It is handy but it is updated.

Pocket Spoken English for Seafarers

Maritime Vocabulary is supplemented.

Compiled by
Ko Sun (R/O)

Pocket Spoken English for Seafarers

"ဒို့တာဝန်အရေးသုံးပါး"

- ပြည်ထောင်စုမပြိုကွဲရေး ဒို့အရေး
- တိုင်းရင်းသားစည်းလုံးညီညွတ်မှုမပြိုကွဲရေး ဒို့အရေး
- အချုပ်အခြာအာဏာတည်တံ့ခိုင်မြဲရေး ဒို့အရေး

"ပြည်သူ့သဘောထား"

- ပြည်ပအားကိုးပုဆိန်ရိုး အဆိုးမြင်ဝါဒီများအား ဆန့်ကျင်ကြ
- နိုင်ငံတော်တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့်နိုင်ငံတော်တိုးတက်ရေးကို နှောက်ယှက်ဖျက်ဆီးသူများအား ဆန့်ကျင်ကြ
- နိုင်ငံတော်၏ပြည်တွင်းရေးကို ဝင်ရောက်စွက်ဖက်နှောင့်ယှက်သော ပြည်ပနိုင်ငံများအား ဘုံရန်သူအဖြစ် သတ်မှတ်ချေမှုန်းကြ

"နိုင်ငံရေးဦးတည်ချက်(၄)ရပ်"

- နိုင်ငံတော်တည်ငြိမ်ရေး၊ ရပ်ရွာအေးချမ်းသာယာရေးနှင့် တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး။
- အမျိုးသားပြန်လည်စည်းလုံးညီညွတ်ရေး။
- ခိုင်မာသည့်ဖွဲ့စည်းပုံ အခြေခံဥပဒေသစ် ဖြစ်ပေါ်လာရေး။
- ဖြစ်ပေါ်လာသည့် ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေသစ်နှင့်အညီခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော နိုင်ငံတော်သစ်ရပ် တည်ဆောက်ရေး။

"စီးပွားရေးဦးတည်ချက်(၄)ရပ်"

- စိုက်ပျိုးရေးကိုအခြေခံ၍ အခြားစီးပွားရေးကဏ္ဍများကိုလည်းဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။
- ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ် ပီပြင်စွာဖြစ်ပေါ်လာရေး။
- ပြည်တွင်းပြည်ပမှအတတ်ပညာနှင့်အရင်းအနှီးများဖိတ်ခေါ်၍စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်တည်ဆောက်ရေး။
- နိုင်ငံတော်စီးပွားရေးတစ်ရပ်လုံးကို ဖန်တီးနိုင်မှုစွမ်းအားသည် နိုင်ငံတော်နှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူတို့၏ လက်ဝယ်တွင်ရှိရေး။

"လူမှုရေးဦးတည်ချက်(၄)ရပ်"

- တစ်မျိုးသားလုံး၏ စိတ်ဓာတ်နှင့် အကျင့်စာရိတ္တမြင့်မားရေး။
- အမျိုးဂုဏ်ဇာတိဂုဏ်မြင့်မားရေးနှင့်ယဉ်ကျေးမှုအမွေအနှစ်များ၊အမျိုးသားရေး လက္ခဏာများ မပျောက်ပျက်အောင် ထိန်း သိမ်းစောင့်ရှောက်ရေး။
- မျိုးချစ်စိတ်ဓာတ် ရှင်သန်ထက်မြက်ရေး။
- တစ်မျိုးသားလုံး ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးနှင့် ပညာရည်မြင့်မားရေး။

Special features

How to fill the forms before landing to Bangkok Donmong International airport.

Arrival/Departure card (Immigration)

TM. LH 38301

TM. LH 38301

အထက်ပါ Arrival/Departure ကဒ် နှင့် Custom declaration ကဒ် ကို ဘန်ကောက်ဒွန်မောင်းလေဆိပ်သို့ မဆင်းခင် ခရီးသည်တိုင်း ဖြည့်ရမည့် ပုံစံ ၂ရွက်ဖြစ်ပြီး လေယာဉ်ပေါ်တွင် ဝေငှပါမည်။ အထက်တွင် ဖော်ပြထားသော Immigraton

ပုံနှိပ်မှတ်တမ်း

စာမူခွင့်ပြုချက်အမှတ် — ၄၀၀၁၇၃၀၅၀၃

မျက်နှာဖုံးခွင့်ပြုချက်အမှတ် — ၄၀၀၂၄၀၀၅၀၃

ထုတ်ဝေခြင်း — ပထမအကြိမ်

အုပ်ရေ — ၁၀၀၀

ထုတ်ဝေသူ — ဦးချစ်ညွန့်
စင်ရတနာစာပေ
၂၀၅/ ၈၊ ၄ လမ်း၊
မြို့သစ်(၈) ရပ်ကွက်
အင်းစိန်၊ ရန်ကုန်။

အတွင်း/ မျက်နှာဖုံး ပုံနှိပ်သူ — ဦးတင်အောင်ကျော်
ရွှယ်တော်ပုံနှိပ်တိုက်
၈၇/ ၅၆လမ်း၊
(၂) ရပ်ကွက်
ပုဇွန်တောင်မြို့နယ်။

မျက်နှာဖုံးဒီဇိုင်း — ညီညီ

တန်ဖိုး ☐ ကျပ်

Contents



ဒီစာအုပ်ငယ်လေးဟာ မြန်မာသင်္ဘောသားအများစုရဲ့ လိုအပ်ချက် တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းပဲဖြစ်ဖြစ် ဖြည့်ပေးနိုင်မယ်ဆိုရင် ကျွန်တော် ကြိုးစားရကျိုးနပ်ပါပြီ။ ကျွန်တော်ကိုယ်တိုင် (၂၁)နှစ် သင်္ဘောလိုက်ခဲ့တာ၊ ကျွန်တော်နဲ့ ကျွန်တော်မိသားစုကို ထမင်းကျွေးခဲ့တဲ့ ကျေးဇူးကိုလည်းမမေ့ရာရောက်အောင်၊ မြန်မာသင်္ဘောသား လူငယ်အများစုတို့ရဲ့ လိုအပ်ချက်ကိုလည်း တစ်စိတ်တစ်ပိုင်း ဖြည့်ဆည်းရာ လည်းရောက်အောင် တတ်နိုင်သမျှ အားထုတ်ကြည့်တာ ပါ။ ကျွန်တော်ထက် တတ်တဲ့ ပုဂ္ဂိုလ်များလည်း ဒီလိုစာအုပ်မျိုးတွေ ရေးခဲ့ဘူးပါတယ်။ ဒါပေမယ့် လိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းနိုင်ဖို့တော့ အမြဲပဲလိုနေတာတွေ့ရပါတယ်။ သင်တန်းတွေလည်း မကြာမကြာ ဖွင့်တာလည်းရှိတယ်။ ပုံမှန်သင်တန်းမျိုးတော့ သိပ်မတွေ့ရဘူး။ ဒီတော့သင်္ဘောလိုက်မယ့်၊ လိုက်နေဆဲဖြစ်တဲ့လူငယ်တွေအတွက်တော့ မလုံလောက်ဘူးလို့ပြောရမှာပဲ။

သင်္ဘောမလိုက်ပေမယ့်၊ အခြားမှာအလုပ်လုပ်မယ့် လူငယ်တွေလည်း အင်္ဂလိပ်လိုပြောတတ်၊ ရေးတတ်၊ ဖတ်တတ်ဖို့တော့ လိုကြတာချည်းပါပဲ။ ဒါပေမယ့် စာအုပ်တွေတော့ရှိနေပါတယ်။ အင်္ဂလိပ်စကားပြောနည်းစာအုပ် တွေ တော်တော်များများ ထွက်နေပါတယ်။ ဒါပေမယ့် သင်္ဘောသားတွေအတွက်ကျတော့ ရှားပါးနေဆဲပါပဲ။ ဒီတော့ ဒီကွက်လပ်ကိုဖြည့်ပေးဖို့ ကျွန်တော်ကြိုးစားကြည့်ခြင်းပါ။

သင်္ဘောသားအင်္ဂလိပ်စကားပြောသင်တန်းတွေ ကျွန်တော်ဖွင့်ဖူးပါတယ်။ နောက်တော့ နေရာကအခြေအနေမပေးလို့ ဆက်မဖွင့်ဖြစ်တာပါ။ စိတ်ကတော့ ဖွင့်ချင်နေဆဲပါပဲ။ အခုဒီစာအုပ်ထဲမှာပါတဲ့ ခေါင်းစဉ်ငယ်တွေ အတိုင်းပဲ သင်ပေးပါတယ်။ ကျွန်တော့်ရည်ရွယ်ချက်ကတော့ လူငယ်တွေကိုကမ္ဘာသုံးဘာသာစကားဖြစ်တဲ့ အင်္ဂလိပ်စာနဲ့ ရင်းနှီးအောင်၊ မကြောက်အောင်၊ လေ့လာချင်အောင်လို့ပါပဲ။

တစ်တပ်တစ်အားဖြင့်-----

ကိုဆန်း(R/O)



(1) Interview (Selection)

Once you have made up your mind to become a seafarer, the first stage you will encounter is a series of interviews. We use to call it "Selection". Most of the questionnaires are likely to be the same. So the followings are the typical questions and answers.

Interview with a ship owner

Owner: Your name, please?
ခင်ဗျား နံမည် ကျေးဇူးပြုပါ။

You: My name is Ohn Maung, sir.
ကျွန်တော်နံမည်အုန်းမောင်ဖြစ်ပါ တယ်ခင်ဗျာ။

(နံမည်မှာ 'မောင်' တွေ 'ဦး' တွေ ထည့်မပြောပါနဲ့။ *sir* ကိုတော့ ထည့်ပြောပါ။ *sir* ဆိုတာက ယဉ်ကျေးတဲ့အသုံးနှုန်းဖြစ်ပါတယ်)

Owner: Your age, please?

ခင်ဗျား အသက် ကျေးဇူးပြုပါ။

You: I am 30, sir.

ကျွန်တော် အသက် ၃၀ ရှိပါပြီ။

> *(အသက်ကိုပြောတိုင်း I am 30 လို့ပြောပါ။ I am 30 years old လို့ပြောလဲမှန်ပါတယ်။ ဒါပေမယ့် I am 30 ဆိုတဲ့ အသုံးအနှုန်းဟာ အခြား နိုင်ငံများမှာလည်း ဒီအတိုင်း ပြောတဲ့ အတွက်၊ အခုကတည်းက အလေ့အကျင့် လုပ်ထားစေချင် ပါတယ်။)*

Owner: What is your position? (or) rank?

ခင်ဗျားရဲ့ရာထူးက ဘာပါလဲ။

> *ဒီနေရာမှာ position ဆိုတဲ့ စကားလုံးကို သတိပြုပါ။*

You: I am OS/AB/Bosun/Oiler/ Deck Cadet/Engine Cadet,......, sir.

ကျွန်တော်က ---------- ပါခင်ဗျာ။

ဒီနေရာမှာလည်း I am OS/AB/Bosun/ ....အစရှိတဲ့ အဖြေမှာ "I am ....."လို့ပဲ သုံးပါ။ လွယ်လွယ် နဲ့ မှန်မှန်ပြောလို့ရတာကိုပဲ သုံးပါ။

Owner: Can I see your Seaman book or CDC?

ခင်ဗျားရဲ့ သင်္ဘောသားစာအုပ် ကြည့်နိုင်မလား။

နိုင်ငံတကာမှာ CDC လို့မခေါ်ပဲ Seaman book လို့ခေါ်တာ သတိပြုပါ

You: Yes sir. Here it is.

ဟုတ်ကဲ့ခင်ဗျာ။ ဒီမှာပါခင်ဗျာ။

Owner: *(After he scrutinized your book)* You were on your last ship for 8 months. What's happened?

(စာအုပ်ကိုသေချာစွာ စစ်ဆေးကြည့်ပြီး နောက်)

ခင်ဗျားရဲ့နောက်ဆုံးသင်္ဘောပေါ်မှာ ၈လထဲပါလား။

ဘာဖြစ်ခဲ့သလဲ။

You: Yes sir, I can explain. The ship was sold (or) I've been hospitalised after an accident happened (or) The Captain hold back our salaries for three months (or) The ship was detained for the failure of compliance of ISO at the port of ....

ဟုတ်ကဲ့ ကျွန်တော် ရှင်းပြနိုင်ပါတယ်။
သင်္ဘောရောင်းလိုက်လို့ပါ (သို့မဟုတ်)

မတော်တဆမှုကြောင့် ကျွန်တော် ဆေးရုံ
တက်လိုက် ရလို့ပါ။ (သို့မဟုတ်)

ကျွန်တော်တို့ရဲ့လစာသုံးလစာကို ကပ္ပတိန်
ကမပေးလို့ပါ။ သို့မဟုတ်---------
ဆိပ်ကမ်းမှာသင်္ဘောက **ISM** စည်းမျဉ်းတွေ
မလိုက်နာ မှုနဲ့ဖမ်းထားလို့ပါ။

> *(ဒီနေရာမှာ အကြောင်းပြချက် ကောင်းဖို့လိုပါတယ်။ ကိုယ့်ဖာသာ ရန်ဖြစ်လို့ပြန်လာတဲ့ လူကိုတော့ ဘယ်ကုမ္ပဏီကမှရွေးမှာမဟုတ်ပါ)*

Owner: Your four tickets certificate is not expired yet, is it?

ခင်ဗျားရဲ့လက်မှတ်လေးစောင်က သက်တမ်းမကုန်သေးဘူး၊ ဟုတ်လား။

> ဒီမေးခွန်းကတော့ မေးဖို့မလိုပါဘူး။ ကိုယ်တင်ပြထားတဲ့ ကော်ပီတွေထဲမှာ တွေ့နိုင်တာပဲ။ သို့သော် အင်္ဂလိပ်စကားပြောမှာ *question tag, is it?* ရဲ့ အသုံးအနှုန်းကို ရင်းနှီးထားအောင်ပါ။

You: Yes sir. It isn't expired.

ဟုတ်ကဲ့ခင်ဗျာ။ သက်တမ်းမကုန်သေးပါဘူး။

Owner: Of course. Here is your watchkeeping certificate. Still valid. All right. You can leave all the copies of your documents and I will let you know if you've been selected or not tomorrow.

ဟုတ်တာပေါ့။ ဒီမှာလည်း watchkeeping လက်မှတ်။ သက်တမ်းရှိသေးတာပဲ။ ကောင်းပြီ။ ခင်ဗျားရဲ့စာရွက်စာတမ်း ကော်ပီတွေကို ထားခဲ့ပါ၊ မနက်ဖြန် ခင်ဗျားကို ရွေးတယ် မရွေးဘူးကို အသိပေးပါမယ်။

ဒီနေရာမှာ ပြောချင်တာတစ်ခုရှိတယ်။ အဲဒါက *you've been selected* ဆိုတဲ့ စကားမှာ သုံးထားတာက *Present perfect tense* ကို *passive voice* နဲ့သုံးထားတဲ့ ကိစ္စပဲ။

အင်္ဂလိပ်စကားပြောမှာ *Present perfect tense* ဟာ အတော် အသုံးများပါတယ် ဆိုတဲ့အချက်ပဲ။ အင်္ဂလိပ်စကား ကောင်းကောင်း ပြောတတ်ချင်ရင် *Present perfect tense* ကို ကောင်းကောင်း လေ့လာထားကြပါ။

You: Thanks for your interview. I hope to see you again, sir.

အင်တာဗျူးအတွက် ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့နောက်ထပ်လည်း တွေ့ဦးမယ်လို့လည်း မျှော်လင့်ပါတယ်။

If your interview was going like that, you are hundred percent sure to be selected. But in practical field, most of our seamen are difficult (or reluctant) in English speaking. Though all your documents are in order, your answers can make the owner not fully satisfactory. That's why, try your English very hard, my friend.

Special features

How to fill the forms before landing to Bangkok Donmong International airport.

Arrival/Departure card (Immigration)

TM. LH 38301

TM. LH 38301

အထက်ပါ Arrival/Departure ကဒ် နှင့် Custom declaration ကဒ် ကို ဘန်ကောက်ဒွန်မောင်းလေဆိပ်သို့ မဆင်းခင် ခရီးသည်တိုင်း ဖြည့်ရမည့် ပုံစံ ၂ရွက်ဖြစ်ပြီး လေယာဉ်ပေါ်တွင် ဝေငှပါမည်။ အထက်တွင် ဖော်ပြထားသော Immigraton

counter အတွက် ပုံစံတွင် ဘယ်ဖက်နှင့်ညာဖက် ၂ဖက်ပါရှိရာ ၂ဖက်စလုံးတွင် ဖြည့်ရပါမည်။ ပုံစံစာရွက်ထဲတွင် ဖြည့်သွင်းရာတွင် အင်္ဂလိပ်စာလုံးကြီးဖြင့်သာ ရေးရပါမည်၊ စာလုံးသေးဖြင့် မရေးရပါ။ Immigration counter က ဘယ်ဖက်အခြမ်း စာရွက်ကိုဖြဲ၍ မိမိ၏ပါစ်ပို့ထဲတွင် Stapler နှင့်ကပ်ပေးလိုက်ပါမည်၊ ထိုစာရွက်ကို မပျောက်ပျက်ရန်၊ မပျက် စီးရန် ဂရုစိုက်ရပါမည်။ Transit လုပ်မည့်ခရီးသည်များအတွက် ထိုပုံစံ ၂ရွက်စလုံး ဖြည့်ရန်မလိုပါ။

(၁) ပထမဖြည့်ရမည့်နေရာ
ဘယ်ဘက်အပိုင်း၏ ညာဘက်ထောင့်ရှိ **Flight No.** နေရာတွင် မိမိစီးနင်းလာသော လေယဉ်၏ ခရီးစဉ်အမှတ်ကို ဖြည့်ရပါမည်။ ဥပမာ TG 303, UB 222 အစရှိသဖြင့်

(၂) ဒုတိယဖြည့်ရမည့်နေရာ – နံမည်
Family name First name Middle name
မိမိ ပါစ်ပို့ထဲမှာပါသော မိမိ၏နံမည်ကို အတိအကျရေးပါ။ မောင်/ကို/ဦး များပါလျှင်လည်း ထည့်ရေးပါ။ ရှေ့နံမည်၊ နောက်နံမည် ခွဲရေးချင်လည်း ရေးပါ။ မရေးချင်လည်း နံမည် အစီအစဉ်အတိုင်းလည်း ရေးနိုင်ပါသည်။ ထိုင်းလူဝင်မှုကြည့် ကြပ်ရေးအရာရှိများ မြန်မာနံမည်ကို သိကြပါသည်။ အရေး ကြီးသည်မှာ ပါစ်ပို့ထဲမှာပါသည့်အတိုင်း တသဝေမတိမ်း ဖြစ်ဖို့သာ ဖြစ်ပါသည်။

(၃) တတိယဖြည့်ရမည့်နေရာ - ကျား/မ
နံမည်၏ဘေးတွင် **Male/Female** အကွက်၂ကွက်ထဲတွင် ယောကျ်ားဆိုလျှင် **Male** အကွက်၊ အမျိုးသမီးဆိုလျှင် **Female** အကွက်ထဲတွင် ✔ ခြစ်ပေးပါ။

(၄) စတုတ္ထဖြည့်ရမည့်နေရာ - Passport

Passport No. Place of issue **Date of issue**

မိမိ ပါစ်ပို့ထဲမှာပါတဲ့ ပါစ်ပို့နံပါတ် ထုတ်ပေးသည့်နေရာ ထုတ်ပေးသည့်နေ့စွဲ အစရှိသည့် (၃)မျိုးကို တတ်နိုင်လျှင် အလွတ်ကျက်ထားရန်လိုပါသည်။

(၅) ပဥ္စမဖြည့်ရမည့်နေရာ -
Nationality - MYANMAR

(၆) ဆဋ္ဌမဖြည့်ရမည့်နေရာ -
Signature ----- ပါစ်ပို့ထဲကအတိုင်း လက်မှတ်ထိုးပါ။

ဘယ်ဘက်ခြမ်းမှ ပုံစံဖြည့်နည်းဖြစ်ပါသည်။ ဆက်လက်၍ ညာဘက်ခြမ်း မှ ပုံစံကိုဆက်ဖြည့်ကြစို့။

(၁) ပဌမဖြည့်ရမည့်နေရာ - အမည် နှင့် ကျား/မ
ဘက်ဘက်ခြမ်းတွင် ဖြည့်သည့် (၂) နှင့် (၃) အတိုင်းဖြည့်ပါ။

(၂) ဒုတိယဖြည့်ရမည့်နေရာ – မွေးရက်/မွေးလ/မွေးသက္ကရာဇ် တစ်ကမ္ဘာလုံး သုံးစွဲသည်မှာ ရက်/လ/ခုနှစ် အစီအစဉ် အတိုင်းဖြစ်ပါသည်။ USA တစ်နိုင်ငံတည်း လ/ရက်/ခုနှစ် ဖြစ်သဖြင့်၊ USA တစ်နိုင်ငံတည်းအတွက်သာ သတိထား ရန်လိုပြီး၊ ကျန်နိုင်ငံများအတွက် ရက်/လ/ခုနှစ် အတိုင်း ဖြည့်ပါ။

(၃) တတိယဖြည့်ရမည့်နေရာ – မွေးရာနယ်မြေ
မိမိ ပါစ်ပို့ထဲက အတိုင်းဖြည့်ရန်သာ

(၄) စတုတ္ထဖြည့်ရမည့်နေရာ – လူမျိုး
Nationality - MYANMAR

(၅) ပဉ္စမဖြည့်ရမည့်နေရာ – အလုပ်အကိုင်
Occupation - SEAMAN ဟု ဖြည့်ပါ။ အကယ်၍ ပညာတော်သင် ဆိုလျှင် **STUDENT** ဟုဖြည့်ပါ။

(၆) ဆဋ္ဌမဖြည့်ရမည့်နေရာ – ပါစ်ပို့
ဘယ်ဘက်ခြမ်းမှ (၄) အတိုင်းဖြည့်ပါ။

(၇) သတ္တမဖြည့်ရမည့်နေရာ – ဗီဇာ
Visa No. - မိမိပါစ်ပို့ထဲမှာ ရယူထားသော ဗီဇာကိုကြည့်၍ ဖြည့်ပါ။

Place of issue - YANGON ဟုဖြည့်ပါ။
Date of issue - ပါစ်ပို့ထဲမှာပါသော ဗီဇာထုတ်ပေးသည့် နေ့စွဲကို ဖြည့်ပါ။

(၈) အငွှမဖြည့်ရမည့်နေရာ - **From**
By air နေရာတွင် ✔ ခြစ်ပေးပြီး **Flight No.** နေရာတွင် ဘယ်ဘက်ခြမ်းတွင် ဖြည့်ခဲ့သည့် **Flight No.** အတိုင်း ဖြည့်ပါ။

(၉) နဝမဖြည့်ရမည့်နေရာ - **First trip to Thailand**
Bangkok ကို ပထမဦးဆုံးခရီးဆိုလျှင် **Yes** နေရာတွင် ✔ ခြစ်၍၊ ယခင်ကလည်း ရောက်ဖူးပြီးသားဆိုလျှင် **No** နေရာတွင် ✔ ခြစ်ပါ။

(၁၀) ဒသမဖြည့်ရမည့်နေရာ - **Purpose of visit**
Others နေရာတွင် ✔ ခြစ်ပြီး၊ **Transit to** နေရာတွင် မိမိဇာခရီးစဉ်နောက်ဆုံးမြို့နံမည်ကို ရေးပြပါ။ ဥပမာ - **HAMBURG, LONDON, ANTWERP, OSAKA,** etc...

(၁၁) ကေဒသမဖြည့်ရမည့်နေရာ - **Country of residence**
City/State နေရာတွင် **YANGON**

Country နေရာတွင် **MYANMAR** ဟုဖြည့်ပါ။

(၁၂) ဒွာဒသသမဖြည့်ရမည့်နေရာ - **Address in Thai land**

Transit သမားများအတွက် ဖြည့်စရာမလိုပါ။ ဘန်ကောက်တွင် ဆင်းမည့်ခရီးသည်များအတွက် တည်းခိုမည့်ဟိုတယ်အမည် သို့မဟုတ် အခြားနေရာကိုဖြည့်ရပါမည်။

(၁၃) **Signature** - ဘယ်ဘက်တွင် ရေးထိုးထားသည့် အတိုင်း လက်မှတ်ရေးထိုးပါ။

Custom declaration form

ဘန်ကောက်တွင်ဆင်းရမည့်သူများသာ ဖြည့်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ Transit လုပ်မည့်သူများ ဖြည့်စရာမလိုသော်လည်း၊ နောက်ရက်မှ လေယဉ်စီးရမည့်သူများအတွက်လည်း ၎င်းပုံစံကိုဖြည့်ရပါမည်။ လေဆိပ်ထဲတွင် နောက်ရက်အထိနေခွင့်မပြုပါ၍၊ အပြင်ထွက်ပေးကြရပါမည်။

Family name - မိမိပါစ်ပို့ထဲမှ နံမည်အပြည့်အစုံအတိုင်း ရေးပါ။

Given name - မြန်မာလူမျိုးများအတွက် မလိုသော်လည်း အခြားလူမျိုးများအတွက် လိုပါသည်။

แก้ไขครั้งที่ 1 (ปก. ที่ 51/2537)
1st Revision (CN No.51/2537)

แบบที่ 211
FORM NO. 211

WELCOME TO THAILAND

กรมศุลกากร THE CUSTOMS DEPARTMENT

การสำแดงรายการสิ่งของผู้โดยสาร PASSENGER DECLARATION

ตัวบรรจง (BLOCK LETTERS)

ชื่อสกุล Family name [ ]

ชื่อตัว Given name (s) [ ]

หนังสือเดินทางเลขที่ Passport No. [ ]

สัญชาติ Nationality [ ]

อาชีพ Occupation [ ]

เที่ยวบิน Flight No. [ ] มาจาก From [ ]

หากมีของต้องอากร ของต้องห้าม ของต้องกำกัด
ต้องกาเครื่องหมาย ☑ ในช่อง "มีของต้องสำแดง" และให้เข้าช่องแดง
If you have any dutiable, prohibited or restricted goods,
check ☑ "GOODS TO DECLARE", and proceed to the Red Channel.

หากไม่แน่ใจ If you are not sure
ให้กา ☑ check
มีของต้องสำแดง GOODS TO DECLARE

☐ **มีของต้องสำแดง**
GOODS TO DECLARE

○ **ไม่มีของต้องสำแดง**
NOTHING TO DECLARE

โปรดกรอกรายละเอียดของที่สำแดงด้านหลัง
Please list goods to declare on the reverse side.

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความที่สำแดงไว้ในใบสำแดงนี้ครบถ้วนและเป็นความจริง
I certify that the information given on this declaration is true and correct.
การสำแดงนี้ ได้กระทำแทนผู้โดยสารในครอบครัวเดียวกันอีก [ ] คน
This declaration is also made in respect of [ ] passenger (s) in the same family.

ลงชื่อ **Signature** [ ]

วันเดินทางมาถึง **Arrival date** [/ /]
วัน / เดือน / ปี Day / Month / Year

หากมีข้อสงสัยโปรดสอบถามเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ช่องแดง
If you have any questions, please ask a Customs officer at the Red Channel.

Passport No. - မိမိ ပါစ်ပို့နံပါတ်
Nationality - **MYANMAR**
Occupation - **SEAMAN**
Flight No. - မိမိစီးနင်းခဲ့သည့် လေယာဉ်ခရီးစဉ်အမှတ်
From - **YANGON** သို့မဟုတ် သင်္ဘောမှ ဆင်းလာသူများအတွက် လေယာဉ်စတင်စီးခဲ့သောမြို့

 GOODS TO DECLARE

 NOTHING TO DECLARE

ဤနေရာတွင် 'သင်မကျိန်းသေပါက ပစ္စည်းများကိုကြေညာ ရန်' တွင်ခြစ်ပါ။

'If you are not sure, check GOODS TO DECLARE.'

ဟုရေးထားပါသည်။ မြန်မာသင်္ဘောသားများသည် အပြန်ခရီးတွင် လက်ဆောင်ပစ္စည်းများပြားစွာဖြင့် ပြန်လာလေ့ရှိကြသဖြင့် အထူးသတိပြုကြရန်ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော် ဘန်ကောက်တွင် လေယာဉ်ပြောင်းစီးရမည့်သူများအတွက် ပူစရာမလိုပါ။ ရန်ကုန်မှသင်္ဘောပေါ်တက်ရန် ထွက်ခွာသူများအတွက်လည်း သိပ်ပူစရာမရှိပါ။ ဘန်ကောက်လေဆိပ်မှ အပြင်ထွက်ခွာမည့် သူများအတွက်သာဖြစ်ပါသည်။ ဤကဲ့သို့ ဘန်ကောက်လေဆိပ်မှ အပြင်သို့ ထွက်ခွာမည့်သူများအတွက် စာရွက်ကျောဘက်တွင် ရေးထားသည်များကို သတိထား၍ဖတ်ရပါမည်။

GOODS NOT TO DECLARE cover only

personal effects intended for passenger own private or professional use of which total value do *NOT* exceed Baht **10,000**. However, the quantities of spirits, cigarettes, cigars and smoking tobacco must not exceed the limitation set by the law. These goods are entitled to duty and tax exemption.

ကြေညာစရာမလိုသောပစ္စည်းများဆိုသည်မှာ ခရီးသည်၏ ကိုယ်ပိုင်သုံးပစ္စည်းများ သို့မဟုတ် လုပ်ငန်းခွင်သုံးပစ္စည်းများကို ဆိုလိုပြီး၊ ပစ္စည်းတန်ဘိုးမှာ ဘတ် ၁၀၀၀၀ ထက်မကျော်သော ပစ္စည်းများဖြစ်ပါသည်။ သို့ရာတွင် အရက်၊ စီကရက်၊ ဆေးပြင်းလိပ်နှင့် ဆေးလိပ်သောက်ရာတွင်သုံးသောဆေးရွက်ကြီးများအတွက် ဥပဒေအရ သတ်မှတ်ပေးထားသော အရေအတွက်ထက် မကျော်ရပါ။ ဤသတ်မှတ်ပေးထားသော ပစ္စည်းများသည် အကောက်ခွန်နှင့်အခြားအခွန်များ ကင်းလွတ်ခွင့်နှင့် အကျုံးဝင်ပါသည်။

GOODS TO DECLARE cover : (1) dutiable goods e.g. electrical appliances, computers; (2) prohabited/restricted goods e.g. animals, wildlife. plants. fire arms, ammunition, explosives, wireless transmitters and receivers. drugs, psychotropic substances, Buddha images. antiques, etc.

ကြေညာရမည့်ပစ္စည်းများမှာ (၁) အကောက်ခွန်ပေးဆောင်ရမည့် ပစ္စည်းများ ဥပမာ လျှပ်စစ်အသုံးဆောင်ပစ္စည်းများ၊ ကွန်ပျူတာများ အစရှိသဖြင့်။ (၂) တားမြစ်ထားသော/သတ်မှတ်ချက်ပြဋ္ဌာန်းထားသောပစ္စည်းများ ဥပမာ တိရိစ္ဆာန်များ၊ တောရိုင်းတိရိစ္ဆာန်များ၊ အပင်များ၊ သေနတ်လက်နက်များ၊ ခဲယမ်းမီး

ของไม่ต้องสำแดงต่อศุลกากร ได้แก่ ของส่วนตัวสำหรับผู้โดยสารใช้เองหรือใช้ในวิชาชีพ มูลค่ารวมกัน ***ไม่เกิน*** 10,000 บาท แต่สุรา บุหรี่ ซิการ์หรือยาเส้น ต้องไม่เกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด ของเหล่านี้ได้รับยกเว้นอากร

ของต้องสำแดงต่อศุลกากร ได้แก่ (1) ของต้องเสียอากร เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องคอมพิวเตอร์ ฯลฯ และ (2) ของต้องห้ามต้องกำกัด เช่น สัตว์ สัตว์ป่า พืช อาวุธปืน วัตถุระเบิด เครื่องวิทยุรับ-ส่งโทรคมนาคม ยา วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท พระพุทธรูป วัตถุโบราณ ฯลฯ

คำเตือน การไม่สำแดงรายการ การสำแดงรายการไม่ถูกต้องและ/หรือสำแดงเท็จเป็นความผิดตามกฎหมาย และอาจได้รับโทษปรับหรือจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับ

GOODS NOT TO DECLARE cover only personal effects intended for passenger own private or professional use of which total value do ***NOT*** exceed Baht **10,000.** However, the quantities of spirits, cigarettes, cigars and smoking tobacco must not exceed the limitation set by the law. These goods are entitled to duty and tax exemption.

GOODS TO DECLARE cover : (1) dutiable goods e.g. electrical appliances, computers; (2) prohibited/restricted goods e.g. animals, wildlife, plants, fire-arms, ammunition, explosives, wireless transmitters and receivers, drugs, psychotropic substances, Buddha images, antiques, etc.

WARNING : Failure to declare, misdeclaration and/or false declaration is an offence of laws and may result in fines or imprisonment, or both.

รายการของที่สำแดง LIST OF DECLARED GOODS

รายละเอียดของ Description of Goods	ราคา Value	เฉพาะเจ้าหน้าที่ Official Use Only
ยอดรวม TOTAL		
เลขที่ใบเสร็จ Receipt No.	วันที่ Date	นายตรวจ Inspector

ကျောက်များ၊ ပေါက်ခွဲရေးပစ္စည်းများ၊ ကြိုးမဲ့ဆက်သွယ်ရေးစက်များ၊ ဆေးဝါးများ၊ စိတ်ကိုပြောင်းလဲစေသောဆေးဝါးများ၊ ဗုဒ္ဓပုံတော်များ၊ ရှေးဟောင်းပစ္စည်းများ အစရှိသဖြင့် ဖြစ်ပါသည်။

WARNING : Failure to declare, misdeclaration and /or false declaration is an offence of laws and may result in fines or imprisonment or both.
ကြိုတင်သတိပေးချက် : ကြေညာရန်ပျက်ကွက်သည်ဖြစ်စေ၊ ကြေညာလွှာတွင် လိုအပ်သွားခြင်း သို့မဟုတ် မှားယွင်းစွာကြေညာမိခြင်းသည် ဥပဒေကို ချိုးဖေါက်ခြင်းဖြစ်၍ ငွေဒဏ် သို့မဟုတ် ထောင်ဒဏ် သို့မဟုတ် နှစ်ရပ်စလုံးပူးတွဲ၍ အပြစ်ဒဏ်ချမှတ်ခြင်းခံရမည်။

LIST OF DECLARED GOODS		
Description of Goods	Value	Official Use only
ပစ္စည်းအမျိုးအမည်	တန်ဖိုး	သက်ဆိုင်ရာအတွက်



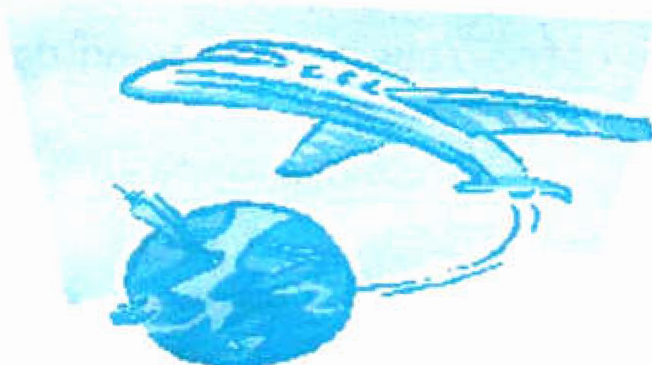
ကိုဆန်း(R/O)၏ ထုတ်ဝေပြီးသော
စာအုပ်များ –

(၁) ဆီးချိုရောဂါအကြောင်း

(၂) သင့်ကလေးများကို ဖိုမပညာပေး
အကြောင်း ဘယ်လိုပြောမလဲ

(၃) Spoken English for
Seafarers

(2) Departure



After you've struggled to fulfill all the needs of various departments, you've attained the documents and finally you have a date to fly from Yangon. You don't have any problem to speak at the Mingaladon airport. But when you leave from your ship (which is also departure for you), you have to speak English at the airport. I would like you to study the following patterns which can provide you how to face with the airport officials such as immigrations, customs, health dept. etc.

At the Immigration counter

Immi: offr: Your passport and departure form, please?

ခင်ဗျား ပတ်စ်ပို့နဲ့ departure form ကျေးဇူးပြုပါ။

Departure form or D-form ဆိုတာ၊ မြန်မာပြည်က အထွက်မှာလိုသလိုပဲ၊ နိုင်ငံခြားလေဆိပ်က ကိုယ့်ပြည်ပြန်မယ်ဆိုလည်းလိုပါတယ်။ အဲသည် နိုင်ငံက အေးဂျင့်က လုပ်ပေး ရမှာပါ။

You: Here it is.

ဒီမှာပါ။

Here it is ဆိုတဲ့ စကားနှစ်ခါရှိပြီ။ အဲသည် စကားလေးကိုပဲ သုံးတတ်ဖို့ လိုပါတယ်။ ကိုယ်က သူများကို တစ်ခုခုပေးရင် ပြောပါ။

Immi: Your airticket and seaman book, please.

ခင်ဗျားရဲ့လေယာဉ်လက်မှတ်နဲ့ သင်္ဘောသား စာအုပ် ကျေးဇူးပြုပါ။

မြန်မာပြည်ကအထွက်မှာလည်း အဲသည်နှစ်ခုလိုပါတယ်။ သူများနိုင်ငံကအထွက်မှာလည်း လိုပါတယ်။ သင်္ဘောသား ဖြစ်ကြောင်းကို ခိုင်လုံတဲ့အထောက်အထားကို ကြည့်ချင်လို့ပါ။

You: Here they are.

ဒါတွေ ဒီမှာပါ။

Immi: Is your name Ko Ohn Maung or Ohn Maung?

ခင်ဗျားနံမည်က ကိုအုန်းမောင် လား အုန်းမောင် လား။

အဲသည်ပြဿနာက နိုင်ငံခြားမှာ အမြဲတွေ့ရမှာပါ။ ကိုယ့်ပါစ်ပို့ ထဲမှာ ကိုအုန်းမောင် ဆိုပြီး ကိုယ်ဖြည့်တဲ့ပုံစံထဲမှာ အုန်းမောင်ဆိုရင် သူတို့နားမလည်တော့ပါ။ အဲဒီအခါမှာ ဖြေရမှာက–

You: Well ! actually my name is Ohn Maung. But Ko represents Mr.

ဟုတ်ကဲ့။ တကယ်တမ်း ကျွန်တော်နံမည်က

အုန်းမောင် ပါ။ ဒါပေမယ့် Ko ဆိုတာက Mr. ကို ကိုယ်စားပြု ပါတယ်။

ဒါကြောင့် လေယာဉ်လက်မှတ်ထဲမှာရေးရမယ့် နံမည်ဟာ ကိုယ့်ရဲ့ ပါစ်ပို့ထဲက နံမည်အတိုင်း တသဝေမတိမ်း ဖြစ်ရပါမယ်။ များသော အားဖြင့် ဧဂျင့် များဟာ ကိုယ့်အတွက် လေယာဉ် လက်မှတ်လုပ်ပေးတော့ မယ်ဆိုရင် ပါစ်ပို့ကို ယူသွားကြပါတယ်။

Immi: Well, in your airticket, it said Ohn Maung which does not agree with your passport though. But, I give you pass this time.

ကောင်းပြီ၊ ခင်ဗျားရဲ့ လေယာဉ်လက်မှတ်ထဲမှာ အုန်းမောင်လို့ ပါတယ်၊ အဲဒါဟာပါစ်ပို့ထဲက နံမည်နဲ့တော့ မကိုက်ညီဘူး။ ဒါပေမယ့် ဒီတစ်ကြိမ်တော့ ခွင့်ပေးလိုက်မယ်။

အထက်က စကားထဲမှာ *though* ဆိုတာထည့် ပြောထားတယ်။ သူမပါပဲ ပြောလဲရပါတယ်။ *though*

ရဲ့အဓိပ္ပါယ်က 'သော်လည်း'၊ 'သို့ပေမယ့်'။ အင်္ဂလိပ် စကားပြောတဲ့အခါ မကြာမကြာ ကြားနေရမယ်။ အခုကတည်းက နားယဉ် ထားတော့ ကောင်းတာပေါ့။

You: Thank you very much, sir. Bye! Bye!

ကျေးဇူးအများကြီးတင်ပါတယ်။
နှုတ်ဆက်ပါတယ်။

ကောဖို့တော့ စိတ်ကူးထဲတောင်မထည့်ပါနဲ့။ သူလက်ကလွှတ်ရင် ပြီးတာပါပဲ။ သူကပြီးရင် နောက်တစ်ယောက်ရှိသေးတယ်။



(3) Transit (at the airport)



You might not be lucky enough to fly straight to your destination. So be brave to change your flight at the airport in your mid-way.The transit airport is usually a big airport (like; Bangkok, Dubai, Frankfurt, Taipei, Narita etc.). There, you will be in the middle of arrays of sign-posts, columns of passengers, groups of office staffs. But don't get distress. The only thing you have to follow is according to the sign-posts. But who gives you

> the detailed insturctions to read the sign-posts? I can give you only one advice. Do not follow the sign beginning with "Domestic" which means for the arrival local passengers, not you. The first thing you have to follow is to the "Transit counter" inside the "Transit lounge" not outside the airport.

Asking the ground staff at the airport

(လေဆိပ်ထဲရှိ ဝန်ထမ်းအား မေးမြန်းခြင်း)

You: Excuse me, Miss (Mademoisella, Señorita). Can I ask you the way to the Transit ticket counter, please?

ခွင့်ပြုပါ မစ်စ် (မတ်မိုဆေး၊ ဆီညော်ရီတာ သင့်တော်သလို ခေါ်ပါ။ နိုင်ငံအလိုက်သုံးပါ။ သူတို့အားလုံး နားလည် ကြပါတယ်။) လေယာဉ်ပျံပြောင်းလဲစီးဖို့အတွက် ကောင်တာကို ဘယ်လို သွားရမလဲ။

Staff: Yes. You follow this sign and turn left at the first junction. You will not miss it.

ဟုတ်ကဲ့။ ဒီဆိုင်းဘုတ်အတိုင်း လိုက်သွားပါ။ လမ်းဆုံရောက်ရင် ဘယ်ဘက်ကို ချိုးပါ။ မလွဲတော့ပါဘူး။

You: I am wondering if you can tell me when they open for check-in passenger.



သွားမယ့် ခရီးသည်တွေအတွက် သူတို့ ဘယ်အချိန်ဖွင့်တယ်ဆိုတာကိုကော ပြောနိုင်မလားခင်ဗျာ။

ကိုယ်ကပြောတဲ့နေရာမှာ သိမ်သိမ်မွေ့မွေ့ဖြစ်အောင် I am wondering ဆိုတဲ့ အပြောမျိုး နေရာတကာမှာ တွေ့ရပါမယ်။ အဓိပ္ပါယ် အတိအကျပြန်ရင်တော့ 'ကျွန်တော် အံ့သြနေမိတယ်' လို့ပြန်ရမှာပါ။ ဒီနေရာမှာတော့ 'သိများသိမလား' လို့ အဓိပ္ပါယ် သက်ရောက်ပါတယ်။

Staff: I am afriad, not. But normally, they open two hours before the flight time.

ကျွန်မမသိတဲ့အတွက်စိတ်မကောင်းပါဘူး။ ဒါပေမယ့်ထုံးစံ အတိုင်းကတော့ လေယာဉ် မထွက်ခင် နှစ်နာရီ ကြိုပြီးတော့ ဖွင့်တတ် ပါတယ်။

> ဒီနေရာမှာလည်း *I am afriad* ဆိုတဲ့စကားဟာ ယဉ်ကျေးတဲ့ အသုံးအနှုန်း၊ ယဉ်ယဉ်ကျေးကျေး ကိုယ်မသိကြောင်း၊ ကိုယ့်မှာ မရှိကြောင်း ပြောတဲ့နေရာမှာ သုံးလေ့သုံးထရှိပါတယ်။

You: It's OK. Thank you very much for your information. Bye Bye!
ကိစ္စမရှိပါဘူး။ ခင်ဗျားရဲ့ သတင်းပေး မှုအတွက် ကျေးဇူးအများကြီးတင်ပါတယ်။ နှုတ်ဆက် ပါတယ်။

At the transit counter

(လေယာဉ်ပြောင်းစီးရမည့် ကောင်တာ၌)

You: Excuse me, Miss (Mademoi-sella, Señorita). Is it the counter of LH 324 flight to Hamburg? (LH means Lufth-ansa German Air lines or your connecting flight number.)

ခွင့်ပြုပါ မစ်စ်။ ဒီကောင်တာဟာ Hamburg ကိုသွားမယ့် LH ၃၂၄ လေယာဉ် ကောင်တာလား။ (LH ဆိုတာက ဂျာမန် လေကြောင်း လုပ်ငန်းဆာရဲ့အတိုကောက်ပါ။ ဒါမှမဟုတ် ကိုယ်စီးမယ့် လေယာဉ်အမှတ်ကို ပြောပြပါ။)

Counter: Yes. What can I do for you?
ဟုတ်ပါတယ်။ ဘာအကူအညီပေးရမလဲ။

You: LH 324 is our connecting flight to Hamburg. Here is my ticket and passpsort.
LH ၃၂၄ ဟာကျွန်တော်တို့ ပြောင်းစီးရမယ့် လေယာဉ်ပါပဲ။ ဒီမှာကျွန်တော့ လေယာဉ်လက်မှတ်နဲ့ပတ်စ်ပို့ပါ။

Counter: *(After mumbling with her computer)* Yes it is. Can I see your seaman book and recommendation letter or something?
(သူမ၏ ကွန်ပျူတာနှင့်တွတ်တွတ် ပြောဆိုပြီးနောက်) ဟုတ်ပါတယ်။ ရှင့်ရဲ့

သင်္ဘောသားစာအုပ်နဲ့ ထောက်ခံစာတို့ ဘာတို့ ကြည့်နိုင်မလား။

> *Transit airport* မှာလည်း စီဒီဒီနဲ့ရန်ကုန်ဂျေင့်က ရေးပေးလိုက်တဲ့ ထောက်ခံစာတို့ကိုတောင်း ကြည့်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် ရန်ကုန်ဂျေင့်က ထောက်ခံစာ ၃ ကော်ပီလောက် ပေးလေ့ရှိပါတယ်။ အဲသည်အထဲမှာ သင်္ဘောကို သွားရောက်လုပ်ကိုင်မည့်သူဖြစ်ကြောင်း၊ သင်္ဘော၏ကုမ္ပဏီ၊ ဆက်သွယ် ရန်လိပ်စာ၊ ဖုန်းနံပါတ်၊ ဖက်စ်နံပါတ်၊ လာကြို မည့်ဂျေင့်လိပ်စာ၊ ဖုန်းနံပါတ်၊ ဖက်စ်နံပါတ်အစရှိသည်တို့ကို အစုံအလင် ရေးပြ ထားပါတယ်။)

You: Here they are.

ဒီမှာပါ။

Counter: (After scrutinizing all documents, she dived into her computer again and.....) Are you smoker or non-smoker? (Most of the air lines are not allowed the smoker these days but.....)

(စာရွက်စာတမ်းများကို စစ်ဆေးပြီးနောက်၊ သူမ၏ ကွန်ပျူတာ ထဲသို့ တဖန်ခေါင်းစိုက်ပြီးနောက်--।

ဆေးလိပ်သောက်သူလား မသောက်သူလား။
(လေယာဉ်လိုင်းအများစုဟာ ဆေးလိပ်သောက်
သူများကို ခွင့်မပြုတော့ပါ သို့သော် --|

You: I'm non-smoker.
ကျွန်တော် ဆေးလိပ်သောက် သူမဟုတ်ပါဘူး။

Counter: Here is your boarding pass, at the gate 43 and the boarding time is 16:45, sir.



လေယာဉ်တက်ခွင့်လက်မှတ် ဒီမှာပါ ဂိတ်နံပါတ်၄၃၊ လေယာဉ်ပေါ်တက်ရမယ့်အချိန်က ၁၆း၄၅ ပါရှင်။

You: Thank you. Can I get back my passport and seaman book?
ကျေးဇူးပါပဲ။ကျွန်တော်ပါစ်ပို့နဲ့ သင်္ဘောသား
စာအုပ် ပြန်ယူလို့ ရမလား။

> ဒါကမေ့ထားလို့မရဘူးလေ။ကိုယ်က သူမေ့နေတောင် သတိပေးပြီး ပြန်တောင်းရမှာပါ။

Counter: Oh! sorry. Yes, of course. Have a nice trip.

အိုး ဆော်ရီးနော်။ ဟုတ်ကဲ့ ရပါတယ်။ လမ်းခရီးသာယာဖြောင့်ဖြူးပါစေ။

You: Thank you very much. Oh! one more thing. Could you kindly check our baggages?

ကျေးဇူးအများကြီးတင်ပါတယ်။ နောက်တစ်ခုခင်ဗျာ။ကျွန်တော်တို့ရဲ့ သေတ္တာများကို စစ်ဆေးကြည့်ပေးနိုင်ပါသလား။

> ကိုယ့်ရဲ့ သေတ္တာများကို ရန်ကုန်လေဆိပ်ကတည်းက နောက်ဆုံးလေဆိပ်အထိ လုပ်ထားခဲ့ပေမယ့် ကြားစခန်းတွေမှာကောင်တာမှာ စစ်ဆေးခိုင်းရပါမယ်။ သတိချပ်ပါ။

Counter: Yes, no trouble. One moment. *(She again dived into her computer and checked your luggage tags on your airticket.)* Well,

it's alright, sir. We still have your luggages on this plane.

ဟုတ်ကဲ့၊ ပြဿနာမရှိပါဘူး။ *(သူမ၏ ကွန်ပျူတာထဲတဖန်ခေါင်းစိုက်၍ သင်၏ ပစ္စည်းတန်ဆာလက်မှတ်နှင့်တိုက်ဆိုင် စစ်ဆေးပြီး)* အားလုံးအဆင်ပြေပါတယ်ရှင်။ ရှင့်ရဲ့ပစ္စည်းတွေ ကျွန်မတို့ရဲ့ လေယာဉ်ပေါ်မှာ ရှိနေတုန်းပါပဲ။

You: Oh! great. Thanks again for your kindness. We really apprecite it. Bye bye!

သိပ်အဆင်ပြေပါတယ်။ ခင်ဗျားရဲ့ ကြင်နာမှုကို ကျေးဇူး တင်ပါတယ်။ ခင်ဗျားရဲ့ ကူညီမှုအတွက် ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။နှုတ်ဆက်ပါတယ်။



(4) Immigration (at the airport)



When you arrive at your destination, you might not meet your welcome party at the airport. In that case, you have to contact him by phone or some other ways. In my experiences, I woke my agents up in Cyprus and let him solve the problem. Because in some other airports (like in Athen airport, Seoul airport......) they don't care whether you have their visa or not. Surely they will detain you until their

agent arrives. In that case...
Every airport which is your final destination, you have to approach the Immigration counter first.

Immi: (He'll firstly check your passport and then...) Your seaman book and recommendation letter, please.
(ကိုယ့်ရဲ့ ပါစ်ပို့ကို အယင်စစ်ဆေးပြီးနောက်---)
ခင်ဗျားရဲ့ သင်္ဘောသားစာအုပ်နဲ့ ထောက်ခံစာများကို ကျေးဇူးပြုပြီ။

You: Here they are, sir.
ဒီမှာပါ ခင်ဗျာ။

Immi: According to our regulations, you cannot get the permission to go out yet until your agent has cleared your arrival at our

main office. So please take a seat and wait for your agents.

ကျွန်တော်တို့ရဲ့ ဥပဒေအရ ခင်ဗျားရဲ့ဧဂျင့်က ကျွန်တော်တို့ဌာနချုပ်မှာ ခင်ဗျားတို့ အတွက် အမိန့်ကျအောင် ဆောင်ရွက် မှုမပြီးမခြင်း၊ သွားခွင့်မရှိသေးပါဘူး။ကျေးဇူးပြု၍ ထိုင်စောင့်နေကြပါ။

You: Why sir? I don't understand. We have the valid visa and all necessary documents are in order, aren't they?

ဘာဖြစ်လို့လဲခင်ဗျာ။ ကျွန်တော်တော့ နားမလည်နိုင်အောင်ပါပဲ။ကျွန်တော်တို့မှာ သက်တမ်းရှိတဲ့ဗီဇာနဲ့ လိုအပ်တဲ့ စာရွက်စာတမ်းတွေ အကုန်ပြည့်စုံနေပြီပဲ။

Immi: I am sorry, gentlemen. It's our regulations.

ဝမ်းနည်းပါတယ်။ ဒါဟာ ကျွန်တော်တို့ရဲ့ ဥပဒေပါပဲ။

You: Well in that case, I have to phone to my employer in Cyprus. Where can I phone to oversea?

ကောင်းပြီ၊ ဒီလိုဆိုရင် ကျွန်တော်ရဲ့ ဆိုက်ပရပ်စ်မှာရှိတဲ့ အလုပ်ရှင်ဆီ ဖုန်းဆက်ရမယ်။ နိုင်ငံခြားဆက်တဲ့ဖုန်း ဘယ်မှာရှိပါသလဲ။

Immi: Right at the corner. This is a card-phone and you can buy a phone card at any shop in the lobby.

ထောင့်ချိုးနားမှာ ရှိနေပါတယ်။ ဒါက ကဒ်ဖုန်းပါ၊ ဖုန်းကဒ်ကိုတော့ ဧည့်ခန်းမကြီးထဲမှာရှိတဲ့ ဘယ်ဆိုင်မှာမဆို ဝယ်လို့ရပါတယ်။

You: Thank you.

ကျေးဇူးပါပဲ။

ကိုယ်နဲ့အတူပါလာတဲ့လူတွေကို အဲသည်နားမှာထားပြီး၊ ကိုယ်တစ်ယောက်တည်းပဲ *lobby* ထဲကို သွားဝယ်ပါ။

ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ Immigration officer က အားလုံးကို ခွင့်ပြုချင်မှ ပြုမှာပါ။

At a shop in the lobby

You: Excuse me, Miss. Can I buy some phone cards here?

ခွင့်ပြုပါ မစ်စ်။ ကျွန်တော် တယ်လီဖုန်းကဒ် တချို့ ဒီမှာဝယ်လို့ ရနိုင်မလား။

Sale girl: Yes, sure. We have 10 dollar, 20 dollar and 50 dollar card. Which one you like?

ကျိန်းသေရှိပါတယ်။ ကျွန်မတို့မှာ ၁၀ဒေါ်လာ၊ ၂၀ဒေါ်လာ နဲ့၅၀ဒေါ်လာတန်ကဒ်တွေရှိပါတယ်။ ဘယ်အထဲက လိုချင် ပါသလဲ။

You: Well, I should buy 10 dollar card. How many minutes can I talk to Cyprus?

ကောင်းပြီ ၁၀ဒေါ်လာတန်ကဒ်ယူရင်ကောင်းမယ်။ ဆိုက်ပရပ်စ်ကို ပြောရင် မိနစ်ဘယ်လောက်

ပြောနိုင်မလဲ။

Sale girl: I am not so sure, sir. But longer distance is shorter period actually. Minimum period is 3minutes, I guess.

ကျွန်မသိပ်မသေချာဘူး။ ဒါပေမယ့်ခရီးဝေးလေ အချိန်တိုလေပါပဲ။ အနည်းဆုံး ကတော့ ၃မိနစ်လို့ထင်ပါတယ်။



You: Thank you very much, anyway. I'll try this.

ဘာပဲဖြစ်ဖြစ် ကျေးဇူးအများကြီးတင်ပါတယ်။ ကျွန်တော် ကြိုးစားကြည့်ပါမယ်။

At the phone booth:

You: Hello! Can I speak to your Crew Manager Mr. Garland, please?

ဟယ်လို၊ ခင်ဗျားတို့ရဲ့ Crew Manager Mr. Garland နဲ့ ကျေးဇူးပြုပြီး စကားပြောနိုင်မလား။

Receptionist: Who is speaking, please?

ကျေးဇူးပြု၍ ဘယ်သူပြောနေပါသလဲ။

You: We are the Myanmar seamen to join the motor vessel "Andreas" in Greece.

ကျွန်တော်တို့ဟာဂရိမှာရှိတဲ့ mv Andreas သင်္ဘောကိုလာတက်တဲ့ မြန်မာပြည်က သင်္ဘောသားတွေပါ။

Recept: OK, I'll put you through. Just hold on.

အိုကေ၊ ကျွန်မဆက်ပေးပါမယ်။ ခဏ ကိုင်ထားပါ။

Manager: Hello! Garland speaking.

ဟယ်လို၊ ဂါးလင်း ပြောနေပါတယ်။

မြန်မာသင်္ဘောသားအများစုဟာ တယ်လီဖုန်းထူးရင် ကိုယ့်နံမည်ကို ပြောထည့်ဖို့ သတိထားကြပါ။ နိုင်ငံခြားသား အထူးသဖြင့် ဂျာမန်လူမျိုးတွေနဲ့

အလုပ်လုပ်ရင် ပိုသတိထားပါ။ သူတို့က ကိုယ့်နံမည် ထည့်မထူးတာကို အလွန်စိတ်ဆိုးလေ့ ရှိပါတယ်။

You: Good morning, Mr. Garland. We are the Myanmar seamen to join the motor vessel "Andreas" in Greece. We have some problem here. We have arrived here since this morning 6 o'clock but there was no agent to meet us. So the immigration detained us here.

ကောင်းသောနံနက်ပါမစ္စတာဂါးလင်း။ ကျွန်တော်တို့ဟာဂရိမှာ ရှိတဲ့ m/v Andreas သင်္ဘောကို လာတက်တဲ့ မြန်မာပြည် ကသင်္ဘောသားတွေပါ။အခုဒီမှာပြဿနာ လေးနည်းနည်းရှိနေလို့ပါ။ကျွန်တော်တို့ ဒီကိုရောက်တာဒီနေ့မနက် ၆နာရီက ရောက် ပါတယ်၊ ဒါပေမယ့် ဘယ်ဧဂျင့်မှလာ မကြိုပါဘူး။ ဒါကြောင့်Immigrationကကျွန်တော်တို့ကို ထိမ်းသိမ်းထားပါတယ်။

ဒီအကြောင်းတွေက ကိုယ့်ရဲ့အလုပ်ရှင်ကို

အကြောင်းကြားထားတာ ကိုယ့်အတွက်စိတ်ချရပါတယ်။ တကယ်လို့ သင်္ဘော နဲ့လွဲတယ်ဆိုရင်တောင်ကိုယ် ရောက်တဲ့အချိန်ကို အလုပ်ရှင်ကို အကြောင်းကြားထားသလိုဖြစ်နေပါတယ်။ တချို့ သော ဧဂျင့်များရဲ့ ပေါ့ဆမှုကြောင့် သင်္ဘောနဲ့လွဲမှု ဖြစ်တတ်လို့ပါ။ ဘာပဲဖြစ်ဖြစ် ကိုယ်က အင်္ဂလိပ်လို ပြောတတ်နေရင် ပြဿနာ ဆိုတာ တစ်ဝက်ရှင်းပြီးတဲ့ အနေအထား မျိုးရှိပါတယ်။

Manager: OK, I see. Now be cool, and I'll contact their agency and ask them what's going on, OK? You stay put and wait for the agent. Don't worry, it'll be alright.

အိုကေ၊ ကျွန်တော်သိပြီ။ စိတ်အေးအေးထားပါ၊ ကျွန်တော် သူတို့ရဲ့ဧဂျင်စီကို ဆက်သွယ်ပြီး ဘာဖြစ်နေသလဲ မေးမယ်၊ ဟုတ်ပြီလား။ ခင်ဗျားတို့ အဲဒီမှာပဲနေ၊ ဧဂျင့်ကိုစောင့်ပါ။ စိတ်မပူပါနဲ့၊ အားလုံး အဆင်ပြေသွားမှာပါ။

You: That's OK Mr. Garland. Thanks

4A

for your kindness. Bye for now.
အိုကေ မစ္စတာဂါးလင်း။ ခင်ဗျားရဲ့ ကြင်နာမှု အတွက်ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ အခုအတွက် နှုတ်ဆက်ပါတယ်။

Manager: OK, fine. Bon voyage.
အိုကေ၊ ကောင်းတယ်။ ချောမွေ့တဲ့ ပင်လယ်ခရီး ဖြစ်ပါစေ။

Bon voyage ဆိုတာ သင်္ဘောသားတွေကို ဆုတောင်းပေးတဲ့ စကားပါ။ ကိုယ်ကလဲ သူများ သင်္ဘောသားကို *wish* လုပ်ရင် အဲသည်အတိုင်း လုပ်ရပါတယ်။

Probably, your agent has already arrived or you have to wait for another hour or so. You can't do anything but wait. If agent arrives ......

Agent: Hello guys! How're you doing? Sorry I'm a bit late. You know, paper works. But it's alright

now. We'll move, shall we?
ဟယ်လို ကိုယ့်လူတို့။ ဘယ်လိုနေကြသလဲ။
ကျွန်တော်နောက်ကျတဲ့အတွက်ဆောရီးပဲ။
စာရွက်စာတန်းအလုပ်လေး၊ ခင်ဗျားတို့သိတဲ့
အတိုင်းပဲ။ အခုတော့ အဆင်ပြေသွားပါပြီ။
သွားကြမလား။

You: It's alright. We are ready. By the way, our ship's arrived at the port or we'll stay in hotel.
အဆင်ပြေပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့အဆင်သင့်ပါပဲ။
စကားမစပ်၊ သင်္ဘောက ဆိပ်ကမ်းမှာ
ရောက်နေပြီလား။ ဒါမှမဟုတ် ကျွန်တော်တို့
ဟိုတယ်မှာ နေရမှာလား။

ဒီနေရာမှာ ပြောချင်တာလေးတစ်ခုက၊ အထက်က
စကားစုမှာ အမေးဝါကျ ပြောချင်တာကို ရိုးရိုး
ဝါကျနဲ့ပြောထားတယ့်ကိစ္စ။ စကားပြောဖြစ်တဲ့အတွက်
စာရေးသလိုတော့ ဂရမ်မာ တိကျ မှာမဟုတ်ဘူး။ ဂရမ်မာ
တိတိကျကျနဲ့ဆိုရင်လည်း *Spoken English*
စာအုပ်မပီသတော့ဘူး။ ဒါကြောင့် စကားပြောအတတ်
နိုင်ဆုံးလည်း ပီသအောင်၊ လက်တွေ့မှာ တကယ်ပြောတဲ့
အပြောမျိုးလည်း ဖြစ်အောင် ကြိုးစားထားပါတယ်။

> အရေးကြီးတာ ခင်ဗျားတို့ အင်္ဂလိပ်လို ရေရေလည်လည် ပြောတတ်ဖို့ပါပဲ။ အမှားပြောမိမှာစိုးလို့ ဆိုရင်တော့ ပြောဖို့ရာ အတော် နောက်တွန့် သွားတတ်တယ်။ မှားသွားပါစေ ရဲရဲပြောလိုက်ပါ။

Agent: As far as the telex I've got from your ship, she'll be right here tomorrow afternoon. So we've arranged a hotel for you for tonight.

ခင်ဗျားတို့သင်္ဘောက ပို့လိုက်တဲ့ တဲလက်စ်အရ၊ သင်္ဘောက မနက်ဖြန်နေ့လည်လောက်မှ ဒီကို ရောက်မယ်။ ဒါကြောင့် ဒီနေ့ည အတွက် ခင်ဗျားတို့ကို ဟိုတယ်မှာနေရဖို့ စီစဉ်ထားပါတယ်။

You: That's fine. We have a day ahead of us. Let's go.

ဒါကောင်းပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့မှာ တစ်ရက် ရတာပေါ့။ ကဲ - သွားကြစို့။



(5) Customs (at the airport)



After you've achieved with the Immigrations, another assault to pass is the Custom counter which is also very important for you. In most European countries, they don't care much about other things but tobacco, Spirit, drugs, jewelleries. Tobacco means specially cigarettes to which you are allowed to carry 200 stacks (အလိပ်ရေ) only. Spirit means any kind of liquor (whisky, Brandy, Gin, Vodka, Wine, etc) but not beer. The amount of litre they allow is generally 1 litre. Those 200 stacks of cigarettes and 1 litre of liquor are allowed for you though, you

have to declare them. Be careful. If you carried more than the allowed number, you have to declare them clearly. Then they will decide to deduct the amount or to permit you. They are very sensitive if you lie them. I suggest you not to lie anything. If you are honest, they might give you permission. If they caught something not declared (even a new pack of cigarette), they will search you every piece of your luggage. At the worst, they fine you to certain extent of penalty. Normally, they don't rummage your luggage but not in Greece and some other countries. The following is the typical example of encountering with customs.

At the Custom counter (at the airport)

Custom: Anything to declare, sir?

ကြေညာစရာ ရှိပါသလားခင်ဗျာ။

You: Nothing special, sir, but all are my personal effects.

ထူးထူးခြားခြားမရှိပါဘူးခင်ဗျာ။ အားလုံးဟာ ကျွန်တော်ရဲ့ အသုံးအဆောင်များပဲ ဖြစ်ပါတယ်။ (သို့မဟုတ်)

I have a cartoon of Marlboro and a litre of Johnny Walker red label. The rest is my personal effects.

ကျွန်တော့်မှာ မာလ်ဘိုရို တစ်ကာတွန်း နဲ့ ဂျော်နီဝါကား ၁ လီတာ ပါပါတယ်။ ကျန်တာတွေကတော့ကျွန်တော်ကိုယ်ပိုင် အသုံး အဆောင်များပါ။

Custom: May I see your suitcase?

ခင်ဗျားရဲ့ သေတ္တာကို ကြည့်နိုင်မလား။

You: Sure thing. Let me find my key. One moment.

သေချာတာပေါ့ခင်ဗျာ။ ကျွန်တော့် သော့ကို ရှာပါရစေ၊ ခဏလေး။

Custom: What are these?

ဒါတွေက ဘာတွေလဲ။

You: Oh! these are Myanmar cheroots, sir. We use to smoke in our country.

အို - ဒါတွေဟာ မြန်မာဆေးပေါ့လိပ်တွေပါ ခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တိုင်းပြည်မှာ ဒါတွေ သောက်ကြပါတယ်။

Custom: But you didn't declare it, did you?

ဒါပေမယ့်၊ ခင်ဗျား မကြေညာဘူး မဟုတ်လား။

You: I am afraid not. But my understanding is to declare the tobacco. The cheroots are not tobacco, sir.

ကျွန်တော် မကြေညာမိဘူး။ ဒါပေမယ့် ကျွန်တော်နားလည်ထားတာက ဆေးရွက်ကြီးကို ကြေညာရမယ်လို့ နားလည်ထားပါတယ်။ ဆေးပေါ့လိပ်က ဆေးရွက်ကြီး မဟုတ်ပါဘူး။

Cusotom: Well, I am not sure what the contents inside are. I'll snap a cheroot and let me have a look.
ကောင်းပြီ၊ အထဲမှာဘာတွေပါတယ်ဆိုတာ ကျွန်တော်တော့မကျိန်းသေဘူး။ ဆေးပေါ့လိပ် တစ်လိပ်ကို ချိုးပြီးကြည့်ပါရစေ။

You: It's OK. Please.....
အိုကေပါခင်ဗျာ။ ကျေးဇူးပြု၍----

Custom: (After he snapped a cheroot and poured the contents on a paper, then he sniffed it.)
It seems to me some kind of chopped roots and some kind of leaves aren't they?
(ကပ်စတန်ကဆေးပေါ့လိပ် တစ်လိပ်ကို ချိုးပြီး၊ စက္ကူတစ်ခု ပေါ်လောင်းချ၍၊ ၎င်းတို့ကို အနံ့ခံကြည့်သည်။) ဒါတွေဟာစဉ်းထားတဲ့ သစ်မြစ်တွေနဲ့သစ်ရွက် တွေလို့တော့ ထင်ရတာပဲ။ ဟုတ်ဘူးလား။

You: (Sighed with relief) Of course, they are. You have a very good sensitivity, sir.

(စိတ်သက်သာရာရ၍သက်မချရင်း)ဒါတွေဟာဟုတ်လိုက်လေခင်ဗျာ။ ဆရာ့မှာ အလွန်ကောင်းတဲ့အာရုံခံစနစ်ရှိတာပဲ။

Custom: Let's go on with the other staffs. What are these bottles?

အခြားပစ္စည်းတွေဆီ ဆက်ကြဦးစို့။ ဒီပုလင်းတွေကဘာလဲ။

You: Oh! they are Myanmar medicines, sir. Sort of medicines for digestion, constipation, coughing like that.

အိုး - ဒါတွေက မြန်မာဆေးတွေပါခင်ဗျာ။ အစာကြေဆေး၊ ဝမ်းနုတ်ဆေး၊ ချောင်းဆိုးပျောက်ဆေး စတဲ့ဆေးတွေပါ။

Custom: I see. In my experience, you Myanmar seamen always carry your own medicines. Ok man, you can go ahead. Have a nice voyage.

ဟုတ်ပြီ။ ကျွန်တော့်အတွေ့အကြုံအရ၊ ခင်ဗျားတို့ မြန်မာ သင်္ဘောသားတွေဟာ မြန်မာဆေးတွေ အမြဲပဲယူလာကြတယ်။ ကောင်းပါပြီ၊ ရှေ့ဆက်လို့ရပါပြီ။ ကောင်းမွန်တဲ့ ပင်လယ် ခရီးဖြစ်ပါစေ။

> အဲသည့်လိုသာဖြစ်ခဲ့ရင် အကောင်းဆုံးပေါ့။ မြန်မာသင်္ဘောသားအများစုဟာ ဆေးပေါ့လိပ်တို့၊ မြန်မာဆေးတို့ အမြဲပဲ ယူကြတယ်။ ဒါတွေဟာ ဥပဒေနဲ့မညီ စွန်းသမျှ ကာလပတ်လုံး ပြဿနာမရှိဘူး။ တချို့နိုင်ငံတွေမှာကျတော့ ဆေးပေါ့လိပ်ကို မမြင်ဘူးတော့ ခွင့်မပြုချင်ကြဘူး။ မြန်မာတေဆေးလိုဟာမျိုး ကျတော့ သူက ဘိန်းစိမ်း နဲ့တူတော့ အတော် ရှင်းယူရမဲ့ ပြဿနာပါပဲ။ တချို့သင်္ဘောသားတွေဆိုရင် ဆေးတွေ အားလုံး ကပ်စတန် မှာထားခဲ့ရပါတယ်။ ဒါကြောင့် သင်္ဘောတက်မဲ့သူအနေနဲ့ မလိုလားအပ်တဲ့ ကိစ္စပေါ့မဖြစ်တာ အကောင်း ဆုံးပါပဲ။

(6) *Agents*

Now we have been talking with the officials so far. This time you have to talk with the local agent who is not official but the agent was appointed by your ship's owner. So you have a more liberated talking. You can talk or ask about anything regarding your ship's particulars, routes, the nature of this port, whether you need shore pass when you go out and the most important thing is night life of the place or whatever. I'll present you the most typical example.

The welcoming party at the airport

Agent: Hi! how are you? How's your trip?

ဟိုင်း။ နေကောင်းလား။ လမ်းခရီးမှာတော ဘယ်လိုလဲ။

You: Fine, thank you. It's great. Not so much problem during our trip.

ကောင်းပါတယ်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ သိပ်ကောင်းပါတယ်။ လမ်းမှာလည်းအခက်အခဲ သိပ်မရှိပါဘူး။

Agent: Good. have you got all your luggages?

ကောင်းတယ်။ခင်ဗျားတို့ အိတ်တွေအားလုံး ရပြီးကြပြီလား။

You: I am afraid not. One of my friends, he couldn't get his suitcase. So what should we do?

အားလုံးမရသေးပါဘူး။ ကျွန်တော်သူငယ်ချင်းတစ်ယောက်ရဲ့သေတ္တာ မရသေးပါဘူး။ကျွန်တော်တို့ ဘာလုပ်သင့်ပါသလဲ။

Agent: Well, lets go to the Lost and Found department. That's not

a big problem.

ကောင်းပြီ၊ ကျွန်တော်တို့ ပစ္စည်းပျောက်ဌာနကို သွားကြပါမယ်။ ဒါဟာ သိပ်ခက်ခဲတဲ့ ကိစ္စတော့ မဟုတ်ပါဘူး။

Lost and Found Department

This department helps you to find your lost baggages by tracking the route you have been through. The usual questionnaires are not difficult but you have to recognise the dimension of your suitcase at least which we are neglected in most of the case. Then the colour and maker of the suitcase is followed. Then the distinguished mark or label on your suitcase is also essential.



> That's why all our Myanmar seamen always stick a lable on our suitcases. That's the good practice anyway.

Clark: Can I help you?
ဘာအကူအညီ ပေးနိုင်ပါသလဲ။

Agent: This gentleman lost his suitcase. He just arrived by the flight no. ....
ဒီပုဂ္ဂိုလ်ရဲ့ သေတ္တာပျောက်နေပါတယ်။ သူ အခုလေကြောင်းခရီးစဉ်အမှတ် ----- နဲ့ရောက်တဲ့သူပါ။

Clark: Please care to fill this form. We'll take care of it.
ဤပုံစံကို ကျေးဇူးပြုပြီး ဖြည့်ပေးပါ။ ကျွန်တော်တို့ ဆောင်ရွက်ပေးပါမယ်။

You: Thank you. By the way, how long will it take to trace my suit-case?

ကျေးဇူးပါပဲ စကားမစပ် ကျွန်တော်သေတ္တာတွေဖို့ ဘယ်လောက်ကြာမှာလဲ။

Clark: Well, it depends on how many transit airport your plane has landed. But I am sure it won't be long.
ဟုတ်ကဲ့။ ခင်ဗျားရဲ့လေယာဉ်ဆိုက်ခဲ့တဲ့ ကြားလေဆိပ် ဘယ်လောက် များသလဲပေါ်မှာ တည်ပါတယ်။ ဒါပေမယ့် သိပ်ကြာမှာမဟုတ်ဘူး ဆိုတာတော့ ကျွန်တော် ပြောနိုင်ပါတယ်။

You: That's fine. Because all my working gears are in that suit-case. But we have a day ahead of us before our ship arrives. I hope you can find it easily.
ဒါကောင်းပါတယ်။ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ ကျွန်တော် ရဲ့အလုပ်အဝတ်အစားအားလုံးဟာ အဲသည်သေတ္တာထဲမှာပါ။ကျွန်တော်တို့ မှာလည်းသင်္ဘောမရောက်ခင် တစ်ရက် အချိန် ရသေးတယ်။ ခင်ဗျားလွယ်လွယ်ကူကူ တွေ့နိုင် မယ်လို့ မျှော်လင့်ပါတယ်။

Agent: Please put our office's address in 'the contact address' box. We'll be informed by this office once they've found yours.

ကျေးဇူးပြုပြီး၊ ဆက်သွယ်ရန်လိပ်စာအကွက်ထဲမှာ ကျွန်တော်တို့ ရုံးလိပ်စာထည့်လိုက်ပါ၊ သူတို့ခင်ဗျားဟာကို တွေ့ရင် ကျွန်တော်တို့ကို အကြောင်းကြားပါလိမ့်မယ်။

You: Oh! that's the very kind of you. I'll do that. Here you are.

အိုး - ခင်ဗျားအလွန်အကူအညီပေးတဲ့ သူပါပဲ။ ကျွန်တော်ထည့် လိုက်ပါမယ်။ ဒီမှာပါ ခင်ဗျာ။

Clerk: Sir, you've forgotten to fill in this box. The measurement of your suitcase. If you forget the exact size, please refer this picture here. Please do the equivalent size, all right.

ဒီမှာခင်ဗျာ - ခင်ဗျား ဒီအကွက်မှာ ဖြည့်ဖို့မေ့ နေပါတယ်။ ခင်ဗျားသေတ္တာရဲ့ အတိုင်းအထွာ လေ။ တကယ်လို့မေ့နေတယ်ဆိုရင်လည်း၊

ဒီပုံတွေကို ကြည့်ပါ။ အဲဒီအထဲက မှန်းစပ်တဲ့အရွယ်ကို ဖြည့်ပါ မှန်ပါတယ်။

ဒီနေရာလေးမှာ ပြောချင်တာတစ်ခုက *all right* ဆိုတဲ့ အသုံးအနှုန်းလေးကို သိထားစေချင်ပါတယ်။ ကိုယ်ပြောချင်တဲ့အကြောင်းဟာ ဟုတ်ပါတယ် ဆိုတာကို ပိုပြီးပေါ်လွင်အောင် ပြောမယ်ဆိုရင် *all right*ကို စကားရဲ့နောက်ဆုံးမှာ ထားပြီးပြောလေ့ရှိပါတယ်။ ဥပမာ –

I got my money, all right.

ကျွန်တော့် ပိုက်ဆံရခဲ့တာ၊ မှန်ပါတယ်။

It was his statement, all right.

ဒါဟာ သူ့ရဲ့ထွက်ဆိုချက် မှန်ပါတယ်။

ဒါဟာ အင်္ဂလိပ်စကားပြောမှာ ပြောလေ့ပြောထရှိတဲ့ အကွန့်လေး တစ်ခုလို့ မှတ်ထားပါ။ ဒီလို အကွန့်လေးတွေ မကြာမကြာ တွေ့ရမှာပါ။

You: Thank you. My suitcase is normal size. I think it's better be this size. Here .....(by showing the clerk in the picture.)

ကျေးဇူးပါပဲ။ ကျွန်တော့်သေတ္တာက ပုံမှန်အရွယ်ပါပဲ။ ကျွန်တော် ထင်တာက ဒီအရွယ်

ဖြစ်မှာပါ။ ဒီမှာပါ။ */စာရေးကို ပုံထဲမှ အရွယ်ကိုပြရင်း/*

Clerk: Great. It will do, I guess. Ok! I'll phone your agent's office when I get any info.

ကောင်းပါပြီ။ ဒါဆိုရင် အလုပ်ဖြစ်ပါတယ်။ အိုကေ၊ ကျွန်တော် သတင်းရတာနဲ့ ခင်ဗျားရဲ့ ဧဂျင့်ရုံး ကို ဖုန်းဆက်ပေးပါမယ်။

You: Thanks a lot. Please make it ASAP, you know why.

ကျေးဇူးအထူးတင်ပါတယ်။ ကျေးဇူးပြုပြီး မြန်နိုင်သမျှမြန်အောင် လုပ်ပေးပါ၊ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတာ ခင်ဗျားသိပါတယ်။

အင်္ဂလိပ်စကားပြောတဲ့ နိုင်ငံတွေမှာဖြစ်ဖြစ်၊ အင်တာနေရှင် နယ်ဆက်သွယ်ရေးမှာပဲဖြစ်ဖြစ်၊ 'အေအက်စ်အေပီ' *(ASAP - As Soon As Possible)* မြန်နိုင်သမျှမြန်မြန် ဆိုတဲ့စကားကို အတိုကောက် အတိုင်း ပြောရင်နားလည်တဲ့ လူများပါတယ်။ သုံးကြည့်ပါ။

Clark: Ok! don't worry. Bye!

အိုကေ။ စိတ်မပူပါနဲ့။ နှုတ်ဆက်ပါတယ်။

You: I'll try. Bye bye!

ကျွန်တော် ကြိုးစားပါမယ်။ နှုတ်ဆက်ပါတယ်။

ဒီနေရာလေးမှာလည်း နည်းနည်းပြောပါရစေ။ တစ်ခါက ကျွန်တော်သင်္ဘောက စကော့ကပ္ပတိန် ဟာ နစ်ဇေ့လို့ ပြန်တယ်။ ပြန်တော့ ကျွန်တော် တို့ကိုနှုတ်ဆက်ပါတယ်။ ကျွန်တော် တို့ကလည်း နှုတ်ဆက်ပြီး သူပြန်တော့ -

"Have a nice vacation, captain."

ကောင်းသော အားလပ်ရက်တွေ ဖြစ်ပါစေ။

ဆိုပြီးနှုတ်ဆက်လိုက်တယ်။ သူက ဘာပြန်ပြောသွား သလဲဆိုတော့

" I'll try."

ငါ ကြိုးစားပါ့မယ်။ တဲ့

အဲဒါလေးကို ကျွန်တော်ကမှတ်ထားလိုက်တယ်။ ကြော် - ဒီလိုပြောရင်၊ ဒီလိုပြန်ပြောရင်လည်း ရတာပဲလို့။

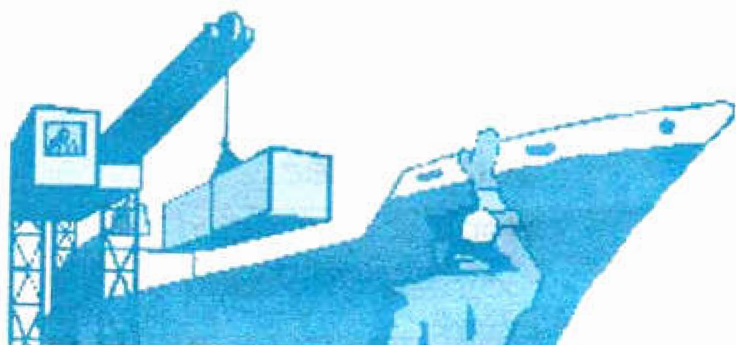
စကားလုံး တစ်လုံးတိုးသွားတာပေါ့။ ဒါကြောင့် အခု
အဲသည် စကားလုံးကို သုံးပေးလိုက်တာပေါ့။

Agent: Ok! your case is in good hand. They'll take care of it. Let's wait and see.
အိုကေ၊ ခင်ဗျားရဲ့ကိစ္စဟာ လုပ်နိုင်တဲ့လူတွေ လက်ထဲရောက်သွားပါပြီ။ သူတို့ကြည့်လုပ်ပါလိမ့်မယ်။ကျွန်တော်စောင့်ကြည့်ကြစို့။

You: Thanks for your help. But, you know, I am still anxious until I find my suitcase.
ခင်ဗျားကူညီတဲ့အတွက် ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ဒါပေမယ့် ကျွန်တော်ကတော့ ကျွန်တော့်သေတ္တာ မရမခြင်း စိတ်ပူ နေမှာပါပဲ။

Agent: Ye Ye! That's all we can do at the moment.
ဟုတ်ပါတယ်။ အခုလောလောဆယ်တော့ ဒါပဲလုပ်နိုင်တယ်လေ။

(7) First day on board



Let's say your ship has arrived at the pier. Your agent will take care of everything to make you enrolling in the new crew list of your ship. In the old days, the Radio Officer is responsible to welcome you on board. He will lead you to greet the Master first and so on. He will collect your passport, seaman book, license, STCW, four tickets, medical report, vaccination card, etc. and give them to Master. Please bear it in your mind that once you join the ship, all the documents

should be handed to Captain until you sign-off from the ship. That's why, it is better for you to keep your seaman ID card which will be very useful when you go ashore (especially in Singapore, Taiwan, etc....). On the first day on board, everything is new to you. But do not worry, they will become nothing special after you are familiar with all gears.

For the Deck crew

Radio officer:(knock, knock) Captain, may I present you the new crews? This is Captain Wilkins and this is cadet ...(name)....and this is A/B ...(name)....

(ဒေါက် ဒေါက်) ကပ္ပတိန် - သင်္ဘောသား အသစ်တွေနဲ့ မိတ်ဆက်ပေးပါရစေ။ ဒါက ကပ္ပတိန် ဝီလ်ကင်းစ်ပါ၊ ဒါက ကဒက် --(နံမည်)--ပါ။ ဒါက တက်မကိုင် --(နံမည်)-- ပါ။

ဒီနေရာမှာ ပြောချင်တာက၊ အနောက်နိုင်ငံထုံးစံမှာ၊

သူများ အခန်းတစ်ခုကို ဝင်မယ် ဆိုတိုင်း တံခါးဖွင့်ထားပါစေ **တံခါးကိုခေါက်ပါ။** ပြီးတော့ *Captain Wilkins* လို့ပြော ရပါမယ်။ *Captain Mr. Wilkins* လို့ မပြောပါနဲ့။ *Chief Mate* ဆိုရင်လည်း *Chief Mate Ross* လို့ပြောရပါမယ်။ မစ္စတာကိုထည့်ပြောစရာမလိုပါ။

Captain: Welcome onboard. Nice to meet all of you. I hope you will enjoy my ship. Please give all your documents to Sparky (means R/O), he will take care of everything.



သင်္ဘောကကြိုဆိုပါတယ်။ မင်းတို့နဲ့တွေ့ရတာ ဝမ်းသာပါတယ်။ မင်းတို့ဒီသင်္ဘော ပေါ်မှာ ပျော်ရွှင်ကြမယ်လို့မျှော်လင့်ပါတယ်။ စာရွက်စာတမ်းတွေ အားလုံးကိုဆက်သွယ်ရေး အရာရှိကို ကျေးဇူးပြုပေးအပ်ပါ။ သူအားလုံးကိုဆောင်ရွက်ပေးပါလိမ့်မယ်။

You: Thank you very much, sir. We'll

try our best, sir.
ကျေးဇူးအများကြီးတင်ပါတယ် ခင်ဗျာ။
ကျွန်တော်တို့ အစွမ်းကုန်ကြိုးစားပါမယ်၊

Captain: That's fine. Ok! you have to excuse me. I have a lot of things to do. I'll see you around.
ကောင်းတယ်။ အိုကေ မင်းတို့ ငါ့ကိုခွင့်ပြုပါ။ ငါ့မှာ လုပ်စရာ တွေရှိသေးလို့။ ဒို့တွေကြဦးမှာပါ။

You: Yes, Captain. See you later, sir.
ဟုတ်ကဲ့ ကပ္ပတိန်။ နောက်မှ တွေ့ပါမယ်။

R/O: So, our next stop is Chief Officer, shall we?
ဒို့ရဲ့နောက် သွားရမယ့် နေရာကတော့ ချိဖ်အော်ဖစ်ဆာ ပဲ။ သွားကြစို့။

> ဒီနေရာမှာ အကွန့်လေးတစ်ခု ရှိပြန်ပြီ။ *Shall we?* တဲ့။ အထူးအဆန်းတော့ မဟုတ်ပါဘူး။ *question tag* တစ်ခုပါပဲ။ မြန်မာမှုပြုရရင်တော့ ဘန်းစကား

တစ်ခုဖြစ်တဲ့ 'လုပ်လိုက်လေ ကြာသလားလို့' နဲ့ နီးစပ်ပါတယ်။ 'သွားလိုက်ကြစို့လား' 'လုပ်လိုက်ကြစို့လား' စသဖြင့်ပေါ့။ ဥပမာ ပေးရရင် –

Let's go and have our lunch, shall we?

Let's do it, shall we?

သူနေရာနဲ့သူ အသုံးတွဲအောင်ပြောလိုက်ရရင် အဲဒီစကား လေးတစ်လုံးပြောရရင်ပဲ အတော်အရသာရှိသွားမှာပါ။

At the Chief Officer's office

R/O: (Knock, knock) Chief, may I come in?
(တံခါးခေါက်ပြီး) ချိဖ်၊ ကျွန်တော် ဝင်လို့ရမလား။

C/O: Yes, by all means. Come in.
ဟုတ်ကဲ့၊ အချိန်မရွေးပါ။ ဝင်ပါ။

R/O: Chief, may I present you with your new crews. This is your new cadet ..(name).. and he is your new A/B..(name).., this

is your Chief Mate Hudson.

ချိဖ်၊ ခင်ဗျားရဲ့သင်္ဘောသားအသစ်များနဲ့ မိတ်ဆက်ပေးပါရစေ။ ဒါက ကာဒက် --(နံမည်)--ပါ၊ ဒါက တက်မကိုင် -- (နံမည်)-- ပါ။ သူက ခင်ဗျားတို့ရဲ့ ချိဖ်အော်ဖစ်ဆာဟာဒ်ဆင် ပါ။

C/O: Welcome on board. Nice to meet you all. It is very good, Sparky, because when I need more deck hands .

သင်္ဘောကကြို ဆို ပါတယ်။ခင် ဗျားတို့ နဲ့ တွေ့ရတာဝမ်းသာပါတယ်။ဒါအလွန်ကောင်းတာပဲ စပါကီ ရဲ့ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ ငါမှာလူလိုနေတဲ့အချိန်မှာ ရောက်လာလို့။

R/O: Yes, Chief, it is. Ok, I leave them with you. Oh! please do not forget to give me your documents.

ဟုတ်တယ် ချိဖ်။ အိုကေ ကျွန်တော် သူတို့ကို ခင်ဗျားနဲ့ ထားခဲ့တော့မယ်။ အိုး-

ကျွန်တော်ကို စာရွက်စာတမ်းတွေ ပေးဖို့ မမေ့ကြပါနဲ့။

C/O: Wait, wait Sparky. Do me a favour. Please show them their cabins because I am pretty busy with the old man's stability report.

ခဏလေး၊ ခဏလေး စပါကီ။ ငါ့ကို ကူညီပါ။ ကျေးဇူးပြုပြီး သူတို့ကိုသူတို့နေရမယ့်အခန်းကို ပြပေးလိုက်ပါ။ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ အဘိုးကြီးရဲ့ stability report အတွက်၊ ငါအလုပ်များနေလို့ပါ။

R/O: No trouble, Chief. Ok! let's go.

ရပါတယ် ချိဖ်။ အိုကေ သွားကြစို့။

C/O: Hey, lads, after you are settle in your cabin, I want you two coming back here in your working outfit. We are going to see our good old Bosun.

ဟေးကိုယ့်လူတို့။ အခန်းထဲမှာ အခြေကျပြီးတာနဲ့ မင်းတို့နှစ် ယောက်စလုံးအလုပ်အဝတ်အစား ဝတ်ပြီး ဒီကိုပြန်လာကြ။ ငါတို့ရဲ့ဘော်ဒါကြီး ဘိုဆင် ကိုသွားတွေ့ရမယ်။

> ဒီအခန်းမှာ ပြောစရာရှိတာက *Old man* ဆိုတဲ့အသုံးနှုန်းနဲ့ *Good old....* အသုံးနှုန်း နှစ်ခုပါ။ သင်္ဘောတွေမှာ မာလိန်မှူးကို *Old men* ဆိုတဲ့ အသုံးနှုန်းနဲ့ ကွယ်ရာမှာခေါ်လေ့ရှိပါတယ်။ သင်္ဘောမာလိန်မှူးတွင်မကပါဘူး၊ ကိုယ့်မွေးသဖခင်ကိုလည်း *Old man* လို့ ခေါ်ကြပါတယ်။ မြန်မာလို ဆိုရရင်တော့ အဘိုးကြီး လို့ ခေါ်သလိုပါပဲ။ အဲ - *Good old man. Good old Bosun.* ဆိုတဲ့ အသုံးနှုန်းကျတော့ ခင်မင်စရာကောင်းတဲ့သူ၊ သိပ်ဟောင်းကျွမ်းဟောင်းလူမျိုးကိုမှ ရင်းရင်းနှီးနှီး ခေါ်တဲ့ သဘောပါပဲ။ မြန်မာဘန်းစကားနဲ့ဆိုရင်တော့ ဘော်ဒါကြီး လို့ဆိုရင် နီးစပ်ပါတယ်။

R/O: Ok! follow me, please.

ဒီိုကော၊ ကျွန်တော့်နောက်လိုက်ခဲ့ပါ။

(After they got their cabin and they put on their working outfit, they joined again the Chief Mate.)

C/O: Oh! here your are. Ok! lets go to the deck. We'll find out our Bosun.

အိုး - မင်းတို့ပါလား။ အိုကေ ကုန်းပတ်ပေါ် သွားကြစို့။ ဒို့ရဲ့ဘိုစင်ကို သွားရှာကြရအောင်။

C/O: Hey! Cadet, where is your Bosun?

ဟေး - ကဒက်၊ မင်း ဘိုစင် ဘယ်နားမှာလဲ။

Cadet: The last time, I saw him near the Bosun's store.

နောက်ဆုံးကျွန်တော်တွေ့ခဲ့တာက ဘိုစင် စတိုနားမှာပါ။

C/O: Thanks.

ကျေးဇူးပဲ။

C/O: There he is. Hey Bos', how're you doing?

ဟောဒီမှာ သူရှိတယ်။ ဟေး ဘို့စ် အခြေအနေ ဘယ်လိုလဲ။

Bosun: Hi Chief. Fine. There is one thing I want you to see. Look at this, Chief, I think it's a bit ......

ဟိုင်း ချိဖ်၊ ကောင်းပါတယ်။ ဒီတစ်ခုကိုတော့ ခင်ဗျား ကြည့်စေချင်တယ်။ ဒီမှာကြည့်ပါ ချိဖ်၊ကျွန်တော်ထင်တာ ကနည်းနည်းများ

C/O: Wow, wow....hold on Bos'. All I want you to do right now is, to meet our new crews. This is new cadet --(name)-- and this is new A/B --(name)--. This is Bosun Johnny.

ဝိုး ဝိုး ခဏလေးနေပါဦး ဘိုစ်။ အခုလောလောဆယ် မင်းလုပ်ရမှာက ငါတို့ရဲ့ သင်္ဘောသားအသစ်တွေနဲ့ တွေ့ဖို့ပါပဲ၊ ဒါက ကဒက်အသစ် --(နံမည်)-- နဲ့ တက်မကိုင်အသစ် --(နံမည်) --တို့ပါပဲ ဒါက ဘိုစင်ဂျော်နီပါ။

Bosun: Hello! nice to meet all of you. Can I start them now, Chief?

ဟယ်လို၊ တွေ့ရတာ ဝမ်းသာတယ်။ ကျွန်တော်

သူတို့ကိုအခု စခိုင်းလို့ရမလား။

C/O: Hold on, hold on, Bos'. You know the new ISM regulations. First, they must be familiarized with all the gadgets on board. Then they're all yours.

ခဏာနေပါဦး ဘိုစ်။ မင်းလည်း အိုင်အက်စ်အမ် စည်းမျဉ်းအသစ် တွေကိုသိသားနဲ့။ ပထမ သူတို့ဟာ သင်္ဘောရဲ့ကိရိယာတွေနဲ့ ရင်းနှီး ဖို့လိုပါတယ်။ ပြီးမှ သူတို့ကိုဟာမင်းလူတွေ ဖြစ်သွားပါပြီ။

Bosun: Sorry, Chief. I stepped over the line. You know I haven't enough hands for long time.

ဆောရီး ချိဖ်။ကျွန်တော်နယ်ကျွံသွားပါတယ် ခင်ဗျားသိတဲ့အတိုင်း၊ ကျွန်တော်မှာ လူအလုံ အလောက် မရှိပဲနဲ့စခန်းသွားနေရတာ ဘယ် လောက်ကြာပြီလဲ။

C/O: Ok boys, I just leave in your Bosun's. He will take care ev-

erything from now on. Enjoy!

ဒီကော လူလေးတို့ - မင်းတို့ကို ဘိုစင်ရဲ့လက် ထဲ ထည့် လိုက်ပါပြီ။ အခုအချိန်ကစပြီး အစစအရာရာ သူကတာဝန်ယူပါလိမ့်မယ်။ ပျော်ရွှင်ကြပါစေ။

You: Thank you, Chief.

ကျေးဇူးပါပဲ ချိဖ်။



6A

First day on board (Deck & Engine)

အခုပြောခဲ့တဲ့ စကားပြောတွေက နိုင်ငံခြားသား ချိပ်မိတ် နဲ့ နိုင်ငံခြားသားဘိုစင်တို့နဲ့ ပြောကြပုံတွေပါပဲ၊ ဒီနေရာမှာ ပြောချင်တာတစ်ခုက သင်္ဘောပေါ်မှာ ပထမဦးဆုံးနေ့မှာ တော့ ကိုယ်ကအသစ်ဆိုတော့ ဘယ်သူ့ကိုမဆို ဆရာတင်ရမယ့် အချိန်ပါပဲ။ အဲသည်အချိန်မှာတော့ ကဒက်ကိုလည်း ဆရာ တင်ရမှာပဲ။ ဒါကြောင့် မျက်လုံးလေး ကလယ်ကလယ်နဲ့ သူများပြောတာလိုက်မှတ်ပါ။

Bosun: OK! Let's start our touring, shall we? By the way, you are A/B, right? I hope you can do your job.

အိုကေ၊ ငါတို့ရဲ့လှေ့လာရေးခရီးစဉ် စကြစို့။ စကားမစပ်၊ မင်းက တက်မကိုင်ဆိုတော့ မင်းအလုပ်ကို မင်းလုပ်နိုင်မယ်လို့ ငါမျှော်လင့် ပါတယ်။

You: Yes, Bos'. I'll try my best. I won't let you down.

ဟုတ်ကဲ့ဘိုစ်။ ကျွန်တော်အစွမ်းကုန် ကြိုးစား ပါမယ်။ ကျွန်တော်ကြောင့် ဘိုစ် စိတ်မညစ်

စေရပါဘူး။

Bosun: It's good. Ok! now we'll start from the forward station. There you are. I hope you will be posted with me at the f'ward station in maneuvoring.



ကောင်းတာပေါ့ကွာ။ အိုကေ ငါတို့ သင်္ဘောဦးပိုင်းက စကြစို့။ ငါမျှော်လင့်ပါတယ်၊ မင်းတို့ကို ငါနဲ့အတူ သင်္ဘောကမ်းကပ်တဲ့အခါ ဦးပိုင်းမှာ တာဝန်ချမယ်လို့။

You: Yes, but you can tell the Chief, can't you?

ဟုတ်ပါတယ်။ ဒါပေမယ့် ခင်ဗျားအနေနဲ့ ချိဖ်ကိုပြောနိုင်တယ် မဟုတ်လား ဟင်။

Bosun: Matter of factly, yes. But you know, sometimes old man can disturb the Chief's plan, you know.

ထုံးစံအရတော့ ဟုတ်တာပေါ့ကွာ။ ဒါပေမယ့် တခါတရံ အဘိုးကြီးက ချိဖ်ကို ဝင်ဝင်နှောက် နိုင်တယ်ကွ။

You: Yes Bos'. This is the same old story.
ဟုတ်ပါတယ် ဘို့စ်။ ဒါက ဓါတ်ပြားဟောင်းကြီးပါပဲ။

Bosun: You know, Cadet, you have to learn from me the deck work for six months, then next six months is chart work study on bridge. So, six months with me is very hard work. But most important thing is "Safety first", you got that?
မင်းသိလားကာဒက်၊မင်းကို ငါကကုန်းပါတ် အလုပ်တွေကို ၆လ သင်ပေးရမယ် နောက် ၆လကျတော့တက်မကိုင်အခန်းမှာရေပုံအတွက် လေ့လာရမယ်။ ဒါပေမယ့် မင်းအရေးကြီးဆုံးသိရမှာက "အန္တရာယ်ကင်းရှေးသည်ပထမ" ဆိုတာပဲ၊ ကြားလား။

Cadet: Yes Bos', I got it.

ဟုတ်ကဲ့ ဘိုစ်။ ကျွန်တော်ကြားပါတယ်။

Bosun: Fine. Ok! let's start from the winches. We have two winches here, Port & Starboard. They are hydraulic type and very powerful to heave or drop the anchor. At the same time, they are using to adjust the mooring lines. Each operation is maneuvored by gear box. I don't know exactly the mechanism of this bloody machines but I am an operator, ok?

ကောင်းပြီ။ ဒို့ ကြိုးရစ်စက်က စကြစို့။ ဒီမှာ ကြိုးရစ်စက်နှစ်လုံးရှိတယ်၊ ဘယ်နဲ့ညာပေါ့ကွာ။ သူတို့ဟာ အရည်ဖိအားသုံးစက်တွေ ဖြစ်ပြီးတော့၊ ကျောက်ဆူး အတင်အချ တွေလုပ်တဲ့ အလွန်အားကောင်းတဲ့ စက်တွေ ဖြစ်တယ်။ တစ်ချိန်တည်းမှာပဲ ဒီစက်တွေက သင်္ဘောနဲ့ဆိပ်ခံတွေချည်တဲ့ မိုးရင်းကြိုးတွေကိုလည်း ညှိပေးသေးတယ်။ အဲသည် အလုပ်တွေကို ဂီယာအုံနဲ့ ခွဲခြားပြီး အလုပ် လုပ်တယ်။

ဒီကောင်ကြီးတွေရဲ့ အတွင်းက စက်သဘော ကိုတော့ ငါမသိဘူး၊ ငါက မောင်းရုံသက်သက်ပဲ။ အိုကေ၊

Cadet: Yes, Bos'. How can they operate in automatic action?

ဟုတ်ကဲ့ ဘိုစ်။ သူတို့ အလိုအလျောက် ဘယ်လို ထိန်းပါသလဲ။

Bosun: Good question. By the way, have you ever attended any Seaman training school before you join the ship?

မေးသင့်တဲ့ မေးခွန်းပဲ။ ဒါနဲ့ စကားမစပ်၊ မင်းသင်္ဘောမတက်ခင် သင်္ဘောသား သင်တန်းတွေ ဘာတွေ တက်ခဲ့ ဘူးသလား။

Cadet: Yes, Bos'. I have attended the Basic Seaman Training course held by I.M.T. which is government school and moreover, I have been in the Dolphin Seaman training center as well which is a private school, well-

known school in Yangon, of course.

ဟုတ်ကဲ့ ဘိုစ်။ ကျွန်တော် အစိုးရရဲ့ I.M.T. ကဖွင့်တဲ့အခြေခံ သင်္ဘောသားသင်တန်း တက်ခဲ့ပါတယ်၊ ဒါ့အပြင် ပုဂ္ဂလိက ဖွင့်တဲ့ဒေါ်လီဖင် သင်္ဘောသားသင်တန်းကိုလည်း တက်ခဲ့ပါတယ်။ ရန်ကုန်မှာတော့ နံမည်ကြီးပဲ။

Bosun: Really! then you don't need much lecture from me, do you?

တကယ်ပဲလား၊ဒါဆိုရင်မင်းကို ငါလက်ချာအများကြီး ပေးစရာမလိုတော့ဘူးပေါ့၊ဟုတ်လား။

Cadet: Oh, no no Bos'. Please I still need to learn from you. Because this is my job now. What I have learnt is the general idea which is bit different from the practical field.

အိုး မဟုတ်လိုက်ပါနဲ့ ဘိုစ်။ ကျေးဇူးပြုပြီး ကျွန်တော် ခင်ဗျားဆီကသင်ဖို့လိုပါသေးတယ်။ ကျွန်တော် သင်ခဲ့ရတာတွေက တကယ့်လက်တွေ့နဲ့ သိပ်မတူတဲ့ အားလုံးကို ခြုံပြီးသင်တဲ့ အချက်တွေပါ။

Bosun: All right, all right. Where was I? Yes, the automatic action of the winch. When we are at the stathe lines' tension. 30% or 50% which means, if the line has slackened upto 30%, the winch will tighten the line automatically upto 100%.

ကောင်းပြီ ကောင်းပြီ။ ငါဘယ်ရောက်သွားပါလိမ့်။ ဟုတ်ပြီ ကြိုးရစ်စက်ရဲ့အလိုအလျောက်လုပ်ပုံ။ ငါတို့ သင်္ဘောကမ်းကပ်တော့မယ်ဆိုရင်၊ စက်ကို manul မှာထားတယ်၊ ဟုတ်ပြီလား။ သင်္ဘောကမ်းကပ်ပြီးသွားပြီဆိုရင်တော့ သူ့ကို auto မှာထားခဲ့တယ်။ ဒီမှာတွေ့လား ကြိုးတင်း အားရဲ့ ရာခိုင်နှုန်းတွေ။ ၃၀ ရာနှုန်း၊ ၅၀ ရာနှုန်း၊ အဲဒါတွေက ကြိုးက ၃၀ ရာနှုန်း လျော့သွားတာနဲ့ စက်က ရာနှုန်း၁၀၀တင်းသွားအောင်သူ့အလိုလို ရစ်ပေးသွားတယ်။

Cadet: Thank you, Bos'.

ကျေးဇူးတင်ပါတယ် ဘိုစ်။

Bosun: You know what, young man. I've been at sea for 20 years.

This ship's operation is nothing. After a month or so, you'll be an expert. The important thing is your morality and attitude. Because you'll become an officer one day. The part of my duty is to train you to be an officer. You can be a good officer. But how you could be an officer and a gentleman, is an other story. So don't loose your aim and object, you got that?

မင်းသိသလားကောင်လေး။ ငါသင်္ဘော လိုက်လာတာ အနှစ် ၂၀ရှိပြီ။ သင်္ဘောရဲ့အလုပ်တွေဆိုတာ ဘာမှမဟုတ်သေးဘူး။တစ်လလောက်ဆိုရင်ပဲ မင်းကျွမ်းသွားပြီ။ အေး အရေး ကြီးတဲ့အရာကမင်းရဲ့ ကိုယ်ကျင့်တရား နဲ့စိတ်နေသဘောထားပဲကွ။ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ မင်းကတစ်နေ့ အရာရှိလုပ်မယ့် အကောင်လေ။ ငါ့တာဝန် တစ်စိပ်တစ်ပိုင်းကလည်း မင်းကို အရာရှိဖြစ်အောင်လုပ်ပေးရမယ့် တာဝန်ရှိတယ်။ မင်းအရာရှိကောင်းတစ်ယောက် ဖြစ်နိုင်ပါတယ်။

အေး ဒါပေမယ့် မင်းဟာ **အရာရှိ လူကြီး လူကောင်း**တစ်ယောက် ဘယ်လို ဖြစ်လာနိုင်သလဲဆိုတာကတော့ နောက်ကဏ္ဍတစ်ခုပေါ့ကွာ။ မင်းရဲ့ရည်မှန်းချက်ကိုတော့ အပျော့မခံနဲ့နော်၊ ကြားလား ငါပြောတာ။

You: Thank you very much for your good advice, Bos'. I really appreciate it. Your advice is exactly same with my father's. My father is also a seaman, he has been at sea for more than 21 years but he is now retired.
ဘို့စ်ရဲ့အကြံပေးဆုံးမချက်တွေအတွက် အလွန်ကျေးဇူး တင်ပါတယ်။ ဘို့စ်ရဲ့ ဆိုဆုံးမချက်တွေဟာ ကျွန်တော့် အဖေဆုံးမတဲ့အတိုင်းပါပဲ။ ကျွန်တော်အဖေလဲ သင်္ဘောသား ပါပဲ။ သင်္ဘောလိုက်တာ ၂၁နှစ် ရှိပါတယ်။ အခုတော့ အနားယူလိုက်ပါပြီ။

Bosun: You have a good father. Very good. OK! now let's go to your first job. Your first job is to watch the gangway.

မင်းမှာ အဖေကောင်းတစ်ယောက်ရှိတာပဲ။ ကောင်းပါတယ်။ အိုကေ မင်းရဲ့ ပထမဦးဆုံး အလုပ်ဆီသွားကြစို့။ မင်းရဲ့ပထမ ဆုံးတာဝန်က သင်္ဘောအတက်အဆင်းလှေခါးကို စောင့်ကြည့်ဖို့ပါပဲ။

You: Yes Bos'. But please tell me what I should do if there is something happened.

ဟုတ်ကဲ့ ဘို့စ်။ ဒါပေမယ့် တစ်ခုခုဖြစ်လာရင် ကျွန်တော်ဘာလုပ်သင့်တယ်ဆိုတာလဲ သေသေချာချာ ပြောပြပါဦး။

Bosun: Ok, Ok. I'll show you what you must do. You see the gangway is moving all the time according to the tide. So sometime, it can be propped at one of the bitts on the pier. In that case, you have to run for me. You can't do anything but we will do.

အိုကေ၊ အိုကေ။ မင်းဘာလုပ်ရမယ်ဆိုတာ

ငါပြပေးမယ်။ လှေခါးကြီးကဒီရေအတက်အကျ
အလိုက် ရွေ့နေတာ မင်းမြင်တယ် မဟုတ်လား။
ဒါကြောင့် တစ်ခါတစ်လေ ဆိပ်ကမ်းကဘစ်
တိုင်တစ်ခုခုနဲ့သွားပြီးထောက်နေတတ်တယ်။
အဲသည်လိုဖြစ်ပြီဆိုရင် မင်းငါ့ဆီကိုပြေးပြီးပြော
ရမယ်။ မင်းဘာမှ မလုပ်နိုင်ဘူး။ ဒါပေမယ့်
ဒို့လုပ်မယ်။

You: Yes Bos', I got it.
ဟုတ်ကဲ့ ဘို့စ်။ ကျွန်တော်ရပြီ။

Bosun: Great, now when you see someone coming up the gangway, you better ask him politely like " Sir, what can I do for you?". If he says "I want to see your Captain.", you say "One moment sir, who wants to see our Captain?. If he said his name and rank, you leave him waiting at the gangway and inform the captain immediately. But if

you know this stranger or if there is no special order for guest, you let him go, ok?

သိပ်ကောင်းတယ်။ မင်းတစ်ယောက်ယောက်
လှေခါးက တက်လာတာမြင်ရင်၊ မင်းသူ့ကို
ယဉ်ယဉ်ကျေးကျေး မေးရမှာက "ကျွန်တော်ဘာ
များအကူအညီပေးနိုင်ပါသလဲ။" အဲသည်
အခါသူက "မင်းတို့ကပ္ပတိန်နဲ့ တွေ့ချင်လို့ပါ။"
လို့ပြောတယ်ဆိုပါစို့၊ အဲသည်အခါမင်းက
"တဆိပ် လောက်ခင်ဗျာ။ ကပ္ပတိန်ကိုတွေ့ချင်တာ
ဘယ်သူ ပါလဲခင်ဗျာ" လို့မေးရမယ်။သူကသူ့နံ
မည်နဲ့ရာထူးကိုပြောရင်၊သူ့ကို အဲသည်မှာ
ခဏစောင့်ခိုင်းပြီး၊ ကပ္ပတိန်ကို ချက်ခြင်း
အကြောင်းကြားရမယ်။ ဒါပေမယ့် အဲသည်သူကို
မင်းကောင်းကောင်းသိတယ်သို့မဟုတ်
ဧည့်သည်နဲ့ပါတ်သက်ပြီး အထူးအမိန့်ထုတ်မ
ထားဘူးဆိုရင်တော့မင်းသူ့ကို အပေါ်လွှတ်
လိုက်ပေတော့။ ဟုတ်ပြီလား။

You: Yes Bos', I got it, loud and clear.

ဟုတ်ကဲ့ ဘို့စ်။ ရှင်းရှင်းလင်းလင်း သိရပါပြီ။

Loud and clear ဆိုတဲ့ အသုံးအနှုန်းက များသောအားဖြင့် ဆက်သွယ်ရေးလောကမှာ သုံးပါတယ်။ အထူးသဖြင့် *VHF* စက် နဲ့ စကားပြောတဲ့အခါ သုံးပါတယ်။ သို့သော် အဲသည် အသုံးလေးဟာရိုးရိုးလူတွေပြောတဲ့အခါမှာလည်း သုံးကြတော့ အသုံးတွင်တဲ့ စကားဖြစ်နေပါပြီ။ ဒါကြောင့် ကိုယ်ပြောတဲ့အခါ ထည့်ပြောလိုက်ရင် ကိုယ့်စကား ဖြစ်သွားတာပေါ့။

Bosun: Ok then, take care your duty, cadet. I'll see you later.
ဒါဖြင့် အိုကေ၊ မင်းတာဝန်ကို ဆက်လုပ်ပေတော့။
ဒို့ နောက်မှ တွေ့မယ်။

(The above dialogue is meant for deck hand, the following dialogue is for engine crew.)

For Engine crew

When you join a ship, the first person you have to meet is the Captain whatever you are. If you are an engine crew, the second person, you have to meet is Chief Engineer. In

this case, we also present you a Radio Officer as your usher. After you've been introduced with the Captain, R/O will lead you to Chief Engineer.

R/O: Now, lads, we proceed to see your Chief Engineer, shall we?
ခင်ဗျားတို့ အခု စက်ချုပ်ကြီးဆီ ဆက်လက် ချီတက်ကြစို့။

R/O: (Knock, knock) Chief, may I disturb you a moment?
(ဒေါက်ဒေါက်) ချီဖ် - ကျွန်တော်ခင်ဗျားကို နည်းနည်း အနှောက်အယှက် ပေးနိုင်မလား။

ဒီစကားမျိုးကို သုံးပြလိုက်တာကတော့ R/O နဲ့ CE တို့နှစ်ယောက်ဟာ ရင်းနှီးနေကြတယ် သဘောကိုပြချင်လို့ပါ။ ကပ္ပတိန် တစ်ယောက်ကိုတော့ အဲသည်လို လူတွေရှေ့မှာ သုံးဖို့မသင့်တော်ပါဘူး။
C/E တစ်ယောက်ကိုလည်း သိပ်မရင်းနှီးရင် မသုံးသင့်ပါဘူး။ တချို့သော C/E များဟာ အလွန်သဘောကောင်းကြပါတယ်။

C/E: Oh! Sparky, do come in. Sorry, it's been a bit mess on my desk.

အိုး စပါကီ ဝင်ခဲ့ပါ။ ငါ့စားပွဲကတော့ ရှုပ်ပွနေတာ စိတ်မရှိပါနဲ့။

R/O: Not at all. Chief, may I introduce you with your new engine crews. This is Oiler --name-- and this is Engine Cadet --name--. This is Chief Binder.

ကိစ္စမရှိပါဘူး။ ချိဖ် - ခင်ဗျားရဲ့ အင်ဂျင်လူသစ်တွေနဲ့ မိတ်ဆက်ပေးပါရစေ ။ ဒါက ဆီလောင်း--နံမည်-- နဲ့ ဒါက အင်ဂျင်ကဒက် --နံမည်-- တို့ပါ။ ဒါက ချိဖ်ဘင်းဒါး။

C/E: Welcome on board. Now, I will call my Second Engineer and he will show you everything you require to know.
(Dialing) Hello Second, could you come up to my office,

please. I want you to meet with our new crews.
သင်္ဘောက ကြိုဆိုပါတယ်။ အခု ငါ့ ဒုတိယ အင်ဂျင်နီယာကို ခေါ်ပေးမယ်။ မင်းတို့ သိဖို့လိုတာ တွေအားလုံး သူပြပေး လိမ့်မယ်။

(ဖုန်းကိုလှည့်၍) ဟယ်လို စက္ကင်း။ ကိုယ့်ရုံးခန်းကို ခဏ လာနိုင်မလား။ လူသစ်တွေနဲ့ တွေ့ပေး ချင်လို့။

(After a minute or two, 2/E appears at the office)

C/E: Second, I want you to meet with our new crews. This is your Second Engineer Alfonso.
စက္ကင်း - မင်းကို တို့လူသစ်တွေနဲ့ တွေ့ပေးမယ်။ ဒါက မင်းတို့ စက္ကင်းအင်ဂျင်နီယာအယ်လ်ဖွန်ဆို ပါ။

2/E: Hello! Welcome on board.
ဟယ်လို။ သင်္ဘောက ကြိုဆိုပါတယ်။

C/E: Ok! now Second, they are all yours. Please explain them their duties. Thanks Sparky.
အိုကေ။ စက္ကောင်း သူတို့ဟာ မင်းလူတွေဖြစ်သွားပြီ။ ကျေးဇူးပြုပြီး သူတို့ကို သူတို့တာဝန်တွေရှင်းပြပေးပါ။ ကျေးဇူးပဲ စပါကီ။

2/E: Ok, lets go now. I'll show you your cabins.
အိုကေ သွားကြစို့။ မင်းတို့ အခန်းကို ပြပေးမယ်။

You: Yes, Second. See you later, Chief.
ဟုတ်ကဲ့ စက္ကောင်း။ နောက်မှတွေ့ပါမယ် ချိဖ်။

2/E: After you are settled in your cabin, I want you to come down to engine room. I'll be right in the control room.
မင်းတို့အခန်းထဲမှာ နေသားကျပြီးရင်၊ မင်းတို့ အင်ဂျင်ခန်းထဲ ဆင်းလာကြ။ ငါ ထိမ်းချုပ်အခန်း

ထဲမှာရှိမယ်။

You: Yes, Second. We'll be right there.

ဟုတ်ကဲ့ စက္ကင်း။ ကျွန်တော်တို့ ရောက်လာပါမယ်။

(In the engine room)

2/E: There you are. Ok folks, these two are our new crews, an engine cadet and an Oiler. This is our Third Engineer Jimmy.
This is our Fitter Hla Maung.

မင်းတို့ရောက်လာပြီ။ အိုကေ ဒီ့လူတို့ ဒီနှစ်ယောက်ကတို့ရဲ့ လူသစ်တွေပဲ၊ အင်ဂျင်ကာဒက်နဲ့ ဆီလောင်းတို့ပါပဲ။ဒါက တတိယအင်ဂျင်နီယာ ဂျင်မီ။ ဒါက ဖစ်တာ လှမောင် တို့ပါပဲ။

You: Nice to meet all of you.

အားလုံးနဲ့တွေ့ရတာ ဝမ်းသာပါတယ်။

2/E: First of all, I will explain you about our main engine. The

main engine is B&W type, it works on (2) strokes and has a capacity of 28,000 BHP (BRAKE HORSE POWER) with nine cylinders and it can be used with diesel and heavy fuel oil. It runs at a speed of 26 knots. The next engine is called the Generator, which is used for the supply of Electricity. The whole ship's power supply is from the generator and usually the vessel has two or three generators. The supply voltages from these generators are 440 V, 110-380 V and 24 V and we have an emergency generator in case of emgency.

ပထမဦးဆုံးမင်းတို့ကို ပင်မအင်ဂျင်ကြီး အကြောင်းကိုရှင်းပြပါမယ်။ ဒီအင်ဂျင်က **B&W** အင်ဂျင်၊ **2 strokes**၊ **28000BHP** ရှိပြီး၊ ဆလင်ဒါ(၉)လုံးရှိတယ်။ ဒီဇယ်ဆီ၊ မီးထိုးဆီတွေနဲ့

မောင်းတယ်။ ၂၆ ရေမိုင်နှုန်းပြေးတယ်။နောက် အင်ဂျင်တစ်ခုက ဂျင်နရေတာ ပဲ။ သူကတော့ လျှပ်စစ်အားထုတ် ပေးတယ်။ သင်္ဘောတစ်စီးလုံး သုံးနေတဲ့ လျှပ်စစ် အားကို ဂျင်နရေတာက ထောက်ပံ့ပေးတယ်။ ပုံမှန်အားဖြင့် သင်္ဘော တစ်စီးမှာ ဂျင်နရေတာ နှစ်လုံး၊ သုံးလုံးပါတယ်။ ဒီဂျင်နရေတာတွေက ထုတ်ပေး တဲ့ ဗို့အားတွေက ၄၄၀ဗို့၊ ၁၁၀ မှ ၃၈၀ဗို့၊ ၃၈ဗို့ တွေထုတ်ပေး တယ်။ အရေးပေါ်ကိစ္စတွေမှာသုံးဖို့လည်း အရေးပေါ် ဂျင်နရေတာ ဆိုတာလည်းရှိတယ်။

Then we have a fresh water generator, which evaporates the sea water to fresh water for the use of the boiler. The boiler is used for the steam heating, to keep the fuel oil tanks (heavy fuel oil) density in a certain operational situation. Then we have purifiers for diesel oil (D/O) and heavy fuel oil (H/O), which purifies the fuel to get the clean oil.

Then we have the transfer pumps, which is known as fuel oil transfer pumps that transfer the needed fuel oil from the fuel oil tanks to the respective daily oil tanks in the engine room for the daily use of the main engine and generator.

အဲဒီနောက် ပင်လယ်ရေ ကနေပြီး ရေသန့်ချက်တဲ့စက် ရှိတယ်၊ အဲသည်ရေက ဘွိုင်လာတွေအတွက်ရေချက်ပေးတယ်။ ဘွိုင်လာတွေကရေပူငွေ့တွေကိုထုတ်ပေးပြီး၊မီးထိုးဆီတွေကို အင်ဂျင်ကအသုံးပြုနိုင်လောက်တဲ့ အခြေအနေရောက်အောင် လုပ်ပေးတယ်။ အဲဒါပြီးတော့ ဒီဇယ်ဆီနဲ့မီးထိုးဆီတွေကို စစ်ထုတ် သန့်စင်ပေးတဲ့ စက်ရှိတယ်။ အဲဒီစစ်ထုတ် သန့်စင်ပေးပြီးသားဆီတွေကို အင်ဂျင်စက်နဲ့ဂျင်နရေတာတို့ နေ့စဉ်သုံးဖို့ တိုင်ကီထဲကို ပြောင်းပေးတဲ့ ပန့်တွေရှိတယ်။

Now lets go down the bottom floor of the main engine, which

is also called the basement of the main engine. There you can see several pumps such as Main engine fresh water pump, sea water pump, ballast pump, emergency generator fresh/ sea water pumps which are used for the cooling system of the main engine-generator engine and emergency generator, without these cooling pumps the engines can not be operated. Then we have the fresh and sea water coolers which controls the temperatures to the main engine and generator engines.

အခုဒို့ - မိန်းအင်ဂျင်ရဲ့ အောက်ခြေကြမ်းပြင်ကိုသွားကြစို့။ အင်ဂျင်ရဲ့အောက်ခြေပိုင်းပေါ့ကွာ။ အဲဒီမှာ မင်းတို့ ပန့်တွေ အများကြီးတွေ့ရမယ်။ မိန်းအင်ဂျင်ရဲ့ရေသန့်ပန့်၊ ပင်လယ်ရေစုတ်တဲ့ပန့်၊ ဘာလတ်စ်ပန့်၊ အရေးပေါ်ဂျင်နရေတာအတွက် ရေသန့်/ပင်လယ်ရေ

ပို့ပေးတဲ့ပန့်၊ အဲသည်ပန့်တွေကြောင့် မိန်းအင်ဂျင်တို့၊ ဂျင်နရေတာတို့ လည်နေကြရတာ။ အဲသည် ရေတွေကို အအေးခံတဲ့ ကူလာတွေလည်း ရှိတယ်။

Lets go to the rare part of the main engine. There you will see the main engine shaft which is coupled with a shaft generator to be used at sea when the weather is moderate and calm. The shaft generator is being used for low cost consumption of fuel and with a low capacity of electrical load. Now, am I talking too much?

အင်ဂျင်ကြီးရဲ့နောက်ပိုင်းကို သွားကြစို့။ အဲသည်မှာ မင်းတို့မိန်းအင်ဂျင်ရဲ့ ဝင်ရိုးကြီးကိုတွေ့ရမယ်၊ သူက ဝင်ရိုးဂျင်နရေတာနဲ့တွဲထားတယ်။ ရာသီဥတုကောင်းလို့ လှိုင်းလေငြိမ်သက်ရင်အဲသည် ဂျင်နရေတာ ကိုသုံးတယ်။ သူ့ကိုသုံးတဲ့အတွက် ဆီကိုချွေတာ ရာရောက်တယ်၊ လျှပ်စစ်ဝန်ကိုတော့သိပ်များများသုံးလို့မရဘူးပေါ့။

ငါပြောပြတာ သိပ်များနေပြီလား။

You: No, Second. It is very good knowledge for us. Thank you so much.

မဟုတ်ပါဘူး စက္ကင်။ ဒါဟာ ကျွန်တော်တို့အတွက် အလွန် ကောင်းတဲ့ အသိပညာဖြစ်ပါတယ်။ ကျေးဇူး အထူးတင်ပါတယ်။

2/E: Ok, men. Let's call it a day and we'll carry on our grand tour tomorrow.

အိုကေ။ ဒီနေ့အဖို့တော့ ဒါလောက်ပါပဲ၊ မနက်ဖြန်ကျမှပဲ ဒို့ရဲ့ ကြီးမြတ်တဲ့လေ့လာရေး ခရီးကို ဆက်ကြတာပေါ့။

Let's stop here for your first day on board experience. From that moment on, you would have been encountering your seaman's life on board until the end of your contract. But, be careful, " SAFETY IS ALWAYS FIRST."

(8) Familiarisation on your ship

According to the I.S.M. (International Safety Management) code, familiarisation of new crew members (Vol:3. 1.4) is compulsory to comply and effectively fill the "Familiarisation Checklist" on joining the ship and prior to out going officers/ratings departing - to be handed to the Master on completion. It said:-

1.4.1. All new officers and ratings must undergo familiarisation shall include the following as a minimum.

(a) Fully understand duties and responsibilities:

(b) Location of fire fighting equipment;

(c) Location of life saving equipment;

(d) Location of personal life jacket and thermal protective aid:

(e) Location of muster points;

(f) Location of SOLAS (Safety Of Life At Sea) training manual.

(g) Habour station and associated duties:

(h) Location of operation procedures and

fleet instructions;

(i) Relevant company property, publications, documents and equipment under their control.

I.S.M. မှ ပြဋ္ဌာန်းထားသော ဥပဒေအရ၊ သင်္ဘောပေါ်တက်လာတဲ့သင်္ဘောသားအသစ်များဟာ သင်္ဘောနဲ့ရင်းနှီးကျွမ်းကျင်မှုကို မလွဲမသွေလုပ်ကြရမှာဖြစ်ပြီး၊ Familiarisation checklist ခေါ် ရင်းနှီးမှုကျွမ်းဝင်မှုမှတ်တမ်း မှာလည်း သင်္ဘောပေါ်ရောက်တာနဲ့ ကိုယ်နဲ့ တာဝန်လွှဲမဲ့လူ မပြန်ခင် သေသေချာချာလုပ်ပြီး သင်္ဘောကပ္ပတိန်ကို ပေးအပ်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဆိုလိုထားတာတွေက -

(၁-၄-၁) အရာရှိအသစ်များသော်လည်းကောင်း၊ ရိုးရိုးသင်္ဘောသားသော်လည်းကောင်း သင်္ဘောနှင့်ရင်းနှီးကျွမ်းဝင်မှုကို လိုက်နာဆောင်ရွက်ရမှာဖြစ်ပြီး၊ အနည်းဆုံး အောက်ပါအချက်များ ပါဝင်ရပါမည်။

(က) မိမိတာဝန်နှင့်ဝတ္တရားများကို ပြည့်စုံစွာနားလည်ထားရမည်။

(ခ) မီးသတ်ပစ္စည်းများထားသည့် နေရာများကို သိထားရမည်။

(ဂ) အသက်ကယ်ပစ္စည်းများထားသည့်နေရာများကိုလည်း သိထားရမည်။

(ဃ) မိမိအတွက်သတ်မှတ်ပေးထားသော အသက်ကယ်အင်္ကျီနှင့်ရာသီဥတုဒဏ်ကာကွယ်သည့်ပစ္စည်းများ ထားသည့်နေ

ရာကို သိရမည်။

(င) လှေကျင့်ခဏ်းပြုလုပ်လျှင် စုရပ်နေရာကို သိရမည်။

(စ) SOLAS မှထုတ်ဝေသော လှေကျင့်ခဏ်းလက်စွဲ စာအုပ်ထားသည့်နေရာကို သိရမည်။

(ဆ) ဆိပ်ကမ်းအဝင်/အထွက်များအတွက် တာဝန်ကျရာ နေရာနှင့်မိမိတာဝန်များကိုလည်း သိထားရမည်။

(ဇ) အရေးပေါ်လုပ်ဆောင်မှု လုပ်ထုံးလုပ်နည်းစာအုပ်နှင့် ကုမ္ပဏီ၏ ညွှန်ကြားချက်စာအုပ်များထားရာနေရာကို သိရမည်။

(ဈ) ကုမ္ပဏီ၏သက်ဆိုင်ရာပိုင်ဆိုင်မှုများ၊ စာအုပ်စာတန်းများ၊ မှတ်တမ်းမှတ်ရာလက်မှတ်များနှင့်ကိရိယာများကို သိထား ရမည်။

Familiarisation Checklist

Name ....
Rank ....
Ship ....
Port ....
Date ....

Joining Officers/Ratings to tick the following to acknowledge each function:

☐ Fully understanding duties and re

sponsibilities.

- ☐ Locate fire fighting equipment.
- ☐ Locate life saving equipment.
- ☐ Locate personal life jacket and thermal protective aid.
- ☐ Identify SOLAS training manual.
- ☐ Harbour station

For joining officers only

☐ Identify operating and safety management manual. Have relevant company property publications, documents and equipment been received from outgoing officer?

Signature ....

Date ....

2/O: Hello! I am 2nd officer Pho Win Nyunt. I am safety officer. The Captain instructs me to fill the Familiarisation Checklist for you.

ဟယ်လို။ ကျွန်တော် ဒုတိယအရာရှိ ဖြိုးဝင်းညွန့်ပါ။ ဒီသင်္ဘောရဲ့ **Safety Officer** ပါပဲ။ ကပ္ပတိန်ရဲ့ညွှန်ကြားချက်အရ ခင်ဗျားတို့အတွက် **Familiarisation checklist** ကို ဖြည့်ပေးမှာဖြစ်ပါတယ်။

You: Thank you Second.

ကျေးဇူးပါပဲ စက္ကင်း။

2/O: Here is the form you have to fill up your name, rank etc. and then we'll go on to the other places.

ဖောင်ကဒီမှာပါ၊ ခင်ဗျားတို့ရဲ့ နံမည်၊ ရာထူးစတာတွေကို ဖြည့်ပြီး၊ ကျွန်တော်တို့ ရှေ့ဆက်သွားကြတာပေါ့။

You: (After filling the forms), Here you are, Second.

ဖြောင်များကို ဖြည့်ပြီး၊ ဒီမှာပါ စက္ကင်း။

2/O: Ko Ohn Maung, you are A/B, right? I believe you know your duty on deck and in wheel house which are normal duty for an A/B.

ကိုအုန်းမောင်က တက်မကိုင်မဟုတ်လား။ ခင်ဗျားရဲ့ ပုံမှန် တက်မကိုင်ဝတ္တရားတွေဖြစ်တဲ့ ကုန်းဘတ်ပိုင်း၊ တက်မခန်း အပိုင်းတွေကိုတော့ နားလည်ထားပြီးဖြစ်မယ်လို့ ကျွန်တော် ယုံကြည်ပါတယ်။

A/B: Yes Second. You can count on me.

ဟုတ်ကဲ့ စက္ကင်း။ စိတ်ချပါ။

2/O: Good. Your station is forward in ship's maneuvering. And for emergency call, you are stationed at lifeboat no.(1) which is at starboard side.

ကောင်းပါတယ်။ ခင်ဗျားရဲ့ သင်္ဘော **maneuvering** မှာ ရှေ့ပိုင်းမှာတာဝန်

ကျပါတယ်။ အရေးပေါ်အခြေအနေမှာ အသက်ကယ်လှေနံပါတ်(၁) **starboard** မှာ တာဝန်ကျပါ တယ်။

A/B: Yes Second. I got it.

ကောင်းပါပြီ စက္ကင်။ ကျွန်တော် နားလည်ပါပြီ။

2/O: You are Deck Cadet Kyaw Kyaw Lwin, right? At the moment, your maneuvering station is at the aft and your emergency call is at life boat no. (2) at port side.

မင်းက**Deck Cadet**ကျော်ကျော်လွင်မဟုတ်လား။ လောလောဆယ်တော့ သင်္ဘောအဝင်အထွက်မှာတော့ သင်္ဘော နောက်ဖက်မှာ တာဝန်ကျမယ်။ အရေးပေါ်အခြေအနေမှာ အသက်ကယ်လှေနံပါတ်(၂) **Port side** မှာကျတယ်။

Cadet: Yes, Second. I understand.

ဟုတ်ကဲ့ စက္ကင်။ ကျွန်တော်နားလည်ပါတယ်။

2/O: Your lifeboat station and your

duty and responsibilities will be written on a slip and I will stick it on your door tomorrow.
ခင်ဗျားတို့ရဲ့ အသက်ကယ်လှေနံပါတ်နဲ့ အသက်ကယ်လှေပေါ်မှာလုပ်ဆောင်ရမဲ့ တာဝန်ဝတ္တရားတွေကို စာရွက်တစ်ခုပေါ်ရေး ပြီး၊ မနက်ဖြန် ခင်ဗျားတို့ အခန်းတံခါးပေါ်မှာ ကျွန်တော် လာကပ်ပေးထားပါမယ်။

2/O: Now, let's move to fire fighting equipments.
အခု ကျွန်တော်တို့ မီးသပ်ပစ္စည်းတွေထားတဲ့ဆီ ဆက်ကြဦးစို့။

2/O: This is the crew deck and there is also an entrance to Engine Room. We have here a fire fighting locker.
ဒါက သင်္ဘောသားအထပ်ပါ။ အင်ဂျင်ခန်းထဲဝင်တဲ့ အပေါက် လည်းရှိပါတယ်။ အဲဒီမှာ မီးသတ် ကရိယာတွေထားတဲ့သေတ္တာ ရှိပါတယ်။

Cadet: Is this the only fire fighting equipment store?
မီးသတ်ပစ္စည်းတွေထားတဲ့စတိုက ဒီတစ်ခု

ထဲပဲလား။

2/O: No, we have one also in the wheel house. But this is the main store. There are quite a number of fire fighting equipments in this locker, likely the fireman outfit, spare firehose, nozzles, axe, etc.

မဟုတ်ပါဘူး။ ပဲ့ထိန်းအခန်းထဲမှာလည်း တစ်ခုရှိပါသေးတယ်။ ဒါပေမယ့် ဒါကတော့ ပင်မလှောင်ကာပါပဲ။ ဒီအထဲမှာ မီးသတ် ပစ္စည်းတွေ အတော်စုံပါတယ်၊ မီးသတ်သမားဝတ်စုံ၊ မီးသတ် ပိုက်အပို၊ မီးသတ်နော်ဇယ်ခေါင်း၊ မီးသတ်ပုဆိန် စသဖြင့်ပါပဲ။

Cadet: Could you tell us how to use these gadgets?

ကျွန်တော်တို့ကို ဒီပစ္စည်းတွေသုံးပုံကို ရှင်းပြ ပေးပါလား။

2/O: Not at the moment. But you will learn it later. That is sure thing, Cadet. Now, you should

know the location only.
အခုလောလောဆယ် မဟုတ်သေးဘူး။ ဒါပေမယ့် နောက်တော့ မင်းသင်ရမှာပါ။ စိတ်ချပါ။ အခုလောလောဆယ်က နေရာသိ ရအောင်ပါပဲ။

Cadet: Sorry, I am overanxious.
ဆော်ရီး။ ကျွန်တော် လောကြီးသွားတယ်။

2/O: It's OK. Now I put check mark in the box of "Location of fire fighting equipment."
ရပါတယ်။ အခု ကျွန်တော် "**Location of fire fighting equipment**" နေရာမှာ အမှတ်ချစ်လိုက် ပါပြီ။

2/O: Let's go to the crew mess where I have something to show you.
သင်္ဘောသားနားနေခန်းကို သွားကြစို့။ ခင်ဗျား တို့ကို ပြစရာရှိ တယ်။

In the crew mess:

2/O: First of all, I'll show you how to wear your life-jacket. This

type is one-way sided jacket. First, you make clear the ropes, and don it on top of your head and pull through. These reflected stickers are always on top. Remember, tighten the ropes pretty well. Our old man always check this.

ပထမ ဘျွန်တော် အသက်ကယ်အင်္ကျီဝတ်ပုံ ဝတ်နည်း ပြပါ မယ်။ ဒီအသက်ကယ်အင်္ကျီက တစ်ဖက်တည်း ဝတ်ရတဲ့ အမျိုးအစားပါ။ ကြိုးတွေကိုရှင်းပြီး ခေါင်းကစွပ်ချလိုက်ပါ။ ရောင်ပြန်ပြားပါတဲ့ဖက်က အမြဲတန်းအပေါ်မှာရှိရပါမယ်။ သတိထားဖို့က ကြိုးတွေကို တင်းတင်းချည်ထားပါ။ ကပ္ပတိန်က ကြိုး ချည်တာကို အမြဲစစ်လေ့ရှိတယ်။

Cadet: How long can it float in the water, Second?

ရေထဲမှာ ဘယ်လောက်ကြာကြာနေနိုင်သလဲ - စက္ကင်း။

2/O: Well, according to the specification, it's buoyancy will be

reduced not more than 5% in the fresh water for 24 hours. Once you are in the water, your nose and mouth are clear from the water. It should be comfortable and you can swim to a short distance and to board a survival craft.

သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းချက်တွေအရ၊ အသက်ကယ်အင်္ကျီတစ်ထည်ဟာ ရေချိုထဲမှာ ၂၄နာရီစိမ်ထားတာတောင် သူ့ရဲ့ဖော့ဂုဏ်ဟာ ၅ရာခိုင်နှုန်းထက် မလျော့ရဘူး။ မင်းရေထဲမှာရောက်နေပြီဆိုရင် မင်းရဲ့နှာခေါင်းနဲ့ပါးစပ်တွေဟာ ရေမျက်နှာနဲ့လွတ်လွတ် ကင်းကင်းရှိနေရမယ်။ ဝတ်ထားတဲ့အခါမှာလည်း သက်သာမှု ရှိရမယ်၊ နီးနီးနားနားမှာရှိတဲ့ အသက်ကယ်လှေရှိရာကိုလည်း ရေကူးသွားနိုင်ရမယ်၊ အသက်ကယ်လှေပေါ်ကိုလည်းတက်နိုင် ရမယ်။

Cadet: What is this lamp for?

ဒီမီးလေးကတော့ ဘာအတွက်လည်း။

2/O: This is the flashing lamp with a back-up battery and switch

on automatically in the water. It will run for 24 hours continuously. There is also a whistle attached with a cord. They are all meant for rescue team once you are in water.

ဒါက မှိတ်လိုက်လင်းလိုက် လုပ်ပေးတဲ့မီးပါပဲ။ သူ့မှာ ကိုယ်ပိုင် ဘက်ထရီပါပြီးသား၊ ရေထဲရောက်တာနဲ့ အလိုလိုလင်းအောင် လုပ်ပေးတယ်။ ရေထဲမှာ ၂၄ နာရီ ဆက်တိုက်လင်းနေမယ်။ ပြီးတော့ ခရာတစ်ခု ကြိုးနဲ့တွဲထားတာလဲပါတယ်။ ဒါတွေအားလုံး ဟာခင်ဗျားတို့ရေထဲရောက်နေရင် ကယ်ဆယ်ရေးအဖွဲ့အတွက် ရည်ရွယ်ထားပါတယ်။

2/O: The next thing I want to show you is "The exit-way plan" which is stick on the wall of every deck. You can find also the reflected stickers showing to your exit along the way.

နောက်တစ်ခု ပြချင်တာက ထွက်ပေါက်ပြတဲ့ပုံဖြစ်ပါတယ်။ အထပ်တိုင်းမှာ အဲသည်ပုံတွေ

ကပ်ထားပါတယ်။ ဖြီးတော့လည်း ရောင်ပြန်ပြားတွေနဲ့ ထွက်ပေါက်ကိုသွားရာ လမ်းတလျှောက်ကို ညွှန်ပြထားတာလည်း တွေ့ရမှာပါ။

Cadet: This exit-way plan reminds me while I was on airplane.

ဒီထွက်ပေါက်ပြတဲ့ပုံ ကိုတွေ့တော့၊ ကျွန်တော် လေယာဉ်ပေါ်တုံးကလည်းတွေ့ဖူးတာ အမှတ်ရမိတယ်။

2/O: Yes, the air planes are also complied to the ISO regulations.

ဟုတ်ပါတယ်။ လေယာဉ်တွေလည်း **ISO** စည်းမျဉ်းတွေကို လိုက်နာရပါတယ်။

Now, I have to call it a day because it is about my duty time. We'll continue next day.

အခုတော့ ဒါလောက်နဲ့တော်ကြစို့။ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ ကျွန်တော် ဂျူတီဝင်ရတော့မယ်။ နောက်နေ့မှ ဆက်ကြတာပေါ့။



(9) Going ashore

Somebody might say *" Seaman's life is a tough one"*. Yes it is. But there is some leisure period for us which is shore liberty. Every seaman wants to go ashore as soon as the chance is available. Seamen are very longing to going ashore after all these rolling at sea for days. When you are going ashore, you must first ask the permission from your superior. There are two kinds of port in the whole wide world. First kind is you need shore pass from the port authority (e.g. USA, Taiwan, Japan,....). If you have your shore pass, you need your I.D. card too. Second kind is you don't need shore pass (e.g. Netherlands, Belgium, Brazil,.....). But you still need to bring your I.D. card. Another caution is when you are going ashore, you must know the berth and pier and the name of the gate. Please do not hesitate to ask the authority the name of your ship's berthing place.

(If you are deck hand, you ask the

permission from your Bosun.)

Cadet: Bos', can I go ashore this afternoon?
ဘိုစ် - ကျွန်တော် ဒီနေ့ နေ့လည် အပြင်သွားလို့ ရမလား။

Bosun: Yes, I think so but you also ask Chief Mate?
အေး - ရပါတယ်။ ဒါပေမယ့် ချိဖ်မိတ် ဆီမှာလည်း သွားပြောဦး။

Cadet: Yes Bos'. Thanks a lot.
ဟုတ်ကဲ့ ဘိုစ်။ ကျေးဇူး ပါပဲ။

(At the Chief Mate's office)

Cadet: (Knock, Knock) Chief, may I come in?
(ဒေါက် ဒေါက်) ချိဖ် ကျွန်တော် ဝင်ခဲ့လို့ရမလား။

C/O: Hi, yes come in. What can I do for you?

ဟိုင်း - အေး ဝင်ခဲ့ပါ။ ဘာလုပ်ပေးရမလဲ။

Cadet: Chief, if I'd be permitted, I would like to go ashore.

ချိဖ် - ကျွန်တော့်ကို ခွင့်ပေးမယ်ဆိုရင်၊ ကမ်းနား သွားချင်ပါတယ်။

(ဒီနေရာမှာ သုံးသွားတဲ့ စကားကို သေသေချာချာ မှတ်ထားစေချင်ပါတယ်။ **" if I'd (I would) be permitted."** *ဒီအသုံးအနှုန်း ကို တခြား ခွင့်တောင်းတဲ့ နေရာတွေ မှာလည်း ပြောနိုင်ပါတယ်။ ပြောလိုက်ရင်လည်း အလွန်လှတဲ့ စကားဖြစ်သွား ပါတယ်။)*

C/O: When is your duty?

မင်း ဂျူတီက ဘယ်တော့လဲ။

Cadet: *It will be on 2000 to midnight.*

ည ၈ နာရီ က သန်းခေါင်အထိပါ။

C/O: Are you going for shopping or something else?

မင်း ဈေးဝယ်ထွက်မှာလား၊ အခြားကိစ္စကြောင့် လား။

Cadet: Actually, I am going for shopping, Chief.

တကယ်ပဲ ကျွန်တော် ဈေးဝယ်ထွက်မှာပါ ချိဖ်။

C/O: Oh! don't give me that crap. Such a young man like you, only for shopping, I cannot believe that.

အိုး - ငါ့ကိုလာပြီး ရွှီးမနေပါနဲ့။ မင်းတို့လို လူငယ် တစ်ယောက်က ဈေးဝယ်ဖို့ပဲ ဆိုတာ ငါ ဘယ်လို လုပ် ယုံရမှာလည်း။

Cadet: It's true, Chief. I am going to buy some books and magazines and I want to make phone call to my mom.

အမှန်အတိုင်းပါပဲ ချိဖ်။ ကျွန်တော် စာအုပ်နဲ့မဂ္ဂဇင်း တချို့ဝယ်မယ်။ ပြီးတော့ ကျွန်တော့် အမေဆီ လည်း ဖုန်းဆက်ချင်တယ်။

C/O: I'm just kidding. Yes you can go ashore by all means. But I have something to remind you as your Chief Mate. You know, when our seamen are going ashore, they go for booze and spend the time in night club.

ငါ မင်းကို နောက်တာပါ။ အေး မင်း ကမ်းကို ကြိုက် သလိုသွားနိုင်ပါတယ်။ ဒါပေမယ့် မင်း ချိဖ်မိတ် အနေနဲ့ မင်းကို သတိပေးစရာရှိတယ်။ ဒို့ သင်္ဘောသားတွေကန္တားသွားရင်၊ အရက် သောက်မယ်၊ ပြီးရင် ညကလပ်မှာ အချိန် ဖြုန်းကြတယ်။

But you are an apprentice, right? You should not do any silly pleasure for your own sake. Those staffs will effect your study and other things.
ဒါပေမယ့် - မင်းက ပညာသင်ပဲရှိသေးတယ်။ ဟုတ်တယ် ဟုတ်။ မင်းအနေနဲ့ ဒီ မဟုတ်ကဟုတ်က အပျော်အပါးတွေကို ရှောင်သင့်တယ်။ ဒါတွေက မင်းရဲ့ သင်ကြားရေးနဲ့ တခြားဟာတွေကိုပါ ထိခိုက်နိုင်တယ်။

Cadet: Yes, Chief. Thanks for your advice. I promise you I'll not make myself in this pleasure.
ဟုတ်ကဲ့ ချိဖ်။ ချိဖ် ရဲ့ သတိပေးချက်ကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ကျွန်တော် ကတိပေးပါတယ်၊ ကျွန်တော့်ကို ကျွန်တော် ဒီအပျော်အပါးတွေ နောက် မလိုက်စားဖို့။

C/O: Good. Now you can go and have fun.

ကောင်းတယ်။ အခု မင်းသွားနိုင်ပြီ။ ပျော်ရွှင်ပါစေ။

At the gate

Gate Security: May I see your shore pass and your ID, please.

ခင်ဗျားရဲ့ အပြင်ထွက်ခွင့်လက်မှတ် နဲ့ သက်သေခံ စာရွက်စာတမ်း တွေ ကြည့်ပါရစေ။

Cadet: Here you are, sir.

ဒီမှာပါ ခင်ဗျား။

Gate Security: Do you have anything to declare?



ဘာများ ကြေညာစရာ ရှိပါသလဲ။

Cadet: Nothing special. But I did in the declaration form.



ထူးထူးခြားခြား ဘာမှမရှိပါဘူး။ ဒါပေမယ့် ကျွန်တော် ကြေညာလွှာထဲမှာ ကြေညာပြီးပါပြီ။

Gate Security: It's alright. Your papers are in order. Have a nice day.
မှန်ပါတယ်။ ခင်ဗျားရဲ့စာရွက်စာတမ်းတွေ အားလုံးမှန်ပါတယ်။ ပျော်ရွှင်ပါစေ။

Cadet: Thank you sir, bye!
ကျေးဇူးတင်ပါတယ်ခင်ဗျာ။ နှုတ်ဆက်ပါတယ်။

These are the dialogues for Cadet who is going ashore. But for the old seamen, it will be a bit different from him. Let's see them.

Engine crew

Oiler: (Knock, knock) Second, may I come in?
[ဒေါက်ဒေါက်] စက္ကင်း - ကျွန်တော် ဝင်ခဲ့လို့ရမလား။

2/E: Hello! yes come in.
ဟယ်လို။ ရပါတယ် ဝင်ခဲ့ပါ။

Oiler: Second, can I go ashore?
စက္ကင်း - ကျွန်တော် တာနွားသွားလို့ရမလား။

2/E: Yes, of course. Please do not be late for your duty.
ဟုတ်ကဲ့ ရပါတယ်။ ဒါပေမယ့် ကျေးဇူးပြု၍ ဂျူတီ ကို နောက်မကျပါစေနဲ့။

Oiler: Thank you. I'll be right here in time.
ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ကျွန်တော် အချိန်မီ ရောက် ပါမယ်။

At the gate

Gate Security: Can I see your shore pass and your ID, please.

ခင်ဗျားရဲ့ အပြင်ထွက်ခွင့်လက်မှတ် နဲ့ သက်သေခံ
လက်မှတ် ကြည့်ပါရစေ။

Oiler: Here you are.
ဒီမှာပါ။

Gate Security: Thank you. Have fun!
ကျေးဇူးပါပဲ။ ပျော်ရွှင်ပါစေ။

Oiler: Thank you. I'll try.
ကျေးဇူး ပဲ။ ကျွန်တော် ကြိုးစားပါမယ်။

By the way, how could I direct the taxi driver to this gate when I am coming back?
စကားမစပ်၊ ကျွန်တော် ပြန်လာတဲ့အခါ တက်စီဒ
ရိုင်ဘာကို ဒီဂိတ်ကို ဘယ်လိုပြောပြရမလဲ။

Gate Security: Well, it's Gate no. (3) at Alexandra Dock.
ဒ်ကာ ဂိတ်နံပါတ် (၃) အလက်ဇန်ဒရာ ဆိပ်ကမ်း ပါ။

Oiler: Thank you very much indeed. Pardon me, how is the night-life here?

ကျေးဇူးအများကြီးတင်ပါတယ်။ ခွင့်ပြုပါ ဒီနေရာရဲ့ ညဘက်အခြေအနေက ဘယ်လိုပါလဲ။

Gate Security: There is quite a number of night-clubs in this port area but you must be careful not to be alone outside at night.

ဒီဆိပ်ကမ်းတဝိုက်မှာ ညကလပ်တော်တော်များများ ရှိပါတယ်။ ဒါပေမယ့် ညဘက်အပြင်မှာ တစ်ယောက်တည်းမနေဖို့တော့ သတိထားပါ။

Oiler: Thank you very much again. I'll remember that.

ကျေးဇူး အများကြီးတင်ပါတယ်လို့ ထပ်ပြောပါရစေ။ ကျွန်တော် မှတ်ထားပါမယ်။

Bye for now!

အခုအတွက် နှုတ်ဆက်ပါတယ်။

Now, you are on your own but you should know your place to go by taxi or on foot. It is not a big deal. You ask any person who can direct you to your destination. Do not ask the taxi driver or some local scumbag. They might cheat you by showing wrong direction. And do not note down the some letters written on the walls in order to get the name of your wharf. Once, one of our crews copied down the hugh words written on a big shed. He thought it might be the name of our wharf. It was in German, meaning "No Smoking".

You: Excuse me, sir. How can I go to the shopping center? By taxi or on foot?

ခွင့်ပြုပါခင်ဗျာ။ ဈေးဆိုင်များရှိတဲ့ နေရာကို ကျွန်တော် ဘယ်လိုသွားနိုင်ပါသလဲ။ တကယ်စီ ဒါမှမဟုတ် ကုန်းကြောင်း သွားလို့ရမလား။

Gentleman: Oh! shopping center, hm? There is a lots of shopping centers and shopping malls. Which one do you have in mind?

အိုး - ဈေးဆိုင်တွေရှိတဲ့နေရာ ဟင်။ ဒီမှာ ဈေးဆိုင်တွေရှိတဲ့နေရာက အများသား။ မင်းစိတ်ထဲမှာ ဘယ်နေရာကို သွားချင်တာလဲ။

You: Well, actually, I want to buy some jeans, T-shirt, things like that. Then I want to post my letters. Then I want to have a couple of humberger and soda.

ဟုတ်ကဲ့ - ကျွန်တော် ဂျင်းဘောင်းဘီတို့ တီရှပ် တို့ ဝယ်ချင်တယ်။ ပြီးတော့ စာထည့် ချင်တယ်။ ပြီးတော့ရင် ဟမ်ဘာဂါ နဲ့ အအေးလည်းသောက် ချင်တယ်။

Gentleman: Well, in that case, you'd better go to Robinson square. You will get everything. It's a bit far away from here. You should take a taxi.

ဟုတ်ပြီ - ဒါဆိုရင် ရော်ဘင်စင်စကွဲ ကို မင်းသွားသင့်တယ်။ ဘာမဆိုရမယ်။ ဒီနေရာကနေ နဲနဲတော့လှမ်းတယ်။ တက်စီကားနဲ့ သွားတာကောင်းတယ်။

You: Thank you, sir. How much will the taxi charge me?

ကျေးဇူးတင်ပါတယ် ခင်ဗျာ။ တက်စီကားခ ဘယ်လောက်များ ကျမလဲ။

Gentleman: It's about 10 minutes by taxi and cost you not more than 10 dollars.

တက်စီနဲ့သွားရင် ၁၀ မိနစ်ပဲ။ ၁၀ ဒေါ်လာထက် ပိုမကျပါဘူး။

You: Thanks a lot. I am on my way. Bye!
ကျေးဇူးကျွန်းပါပဲ။ ကျွန်တော် သွားမယ်။ နှုတ်ဆက်ပါတယ်။



(10) Shopping

Now, we are approaching to the episode of a normal person speaking. The shopping is done by everybody in which we the seafarers are very keen in shopping. 'Cos we are making the ship like our home. We should stay there for a period of our contract. In this period, we need a lot of personal staffs like recreation items, toiletries, medicine, etc. We want to go for shopping as much opportunity as possible. At the same time, we have to save our money for the sake of our families. Therefore, we cannot spend our money much. Another thing is the difference in cost of living of the other countries and ours. Our Myanmar seafarers also calculate before we decide to buy a thing. We always compare the prices

with the prices in our country. So let's see what we can say about it.

Bosun: Hi Second! I heard you are going ashore this afternoon, is that right?

ဟိုင်း စက္ကင်။ ဒီနေ့လည် ခင်ဗျား ကမ်းနားသွား မယ်ကြားတယ်၊ ဟုတ်လား။

2/O: Yes indeed, Bos'. What can I do for you? Are you going with me?

ဟုတ်ပါတယ် ဘိုစ်။ ခင်ဗျားအတွက် ဘာလုပ်ပေး ရမလဲ။ ခင်ဗျား လိုက်မှာလား။

Boatswain

Bosun: I wish I can. But I have a thousand things to do. I would like to ask you a favour. Could you buy a dozen of chocolate bars for me? ဒါဇင်

လိုက်လို့ရရင် လိုက်ချင်လှချည်ပေါ့ဗျာ။ ဒါပေမယ့် ကျွန်တော်မှာ လုပ်စရာတွေ ထောင်နဲ့ချီ ရှိနေလို့ သာပေါ့။ ကျွန်တော် တစ်ခုလောက် အကူအညီ တောင်းချင်လို့ပါ။ ကျေးဇူးပြု၍ ချောကလက် တစ်ဒါဇင် လောက် ဝယ်လာပေးမလား။

2/O: What! A dozen of chocolate? Come on Bos', you eat the whole day or what.

ဘာ - ချောကလက် တစ်ဒါဇင် ။ လုပ်စမ်းပါအုန်း ဘိုစ်ရဲ့ - ခင်ဗျား တစ်နေ့လုံး ချောကလက်ပဲ စားနေမှာလား - ဒါမှမဟုတ် - ဘာအတွက်လဲ။

Bosun: No, No. It's not for me. Hee hee hee! para Señorita, you know?

မဟုတ်ပါဘူး။ ကျွန်တော်အတွက် မဟုတ်ပါဘူး။ ဟီး ဟီး ဟီး။ ကောင်မလေး အတွက်ပါ။ သိတယ်မဟုတ်လား။

2/O: Which one? From Costa Rica or from Nicaragua or from Panama.

ဘယ်သူလဲ။ ကော်စတာရီကား ကဟာလား၊ နိုင်ဟာရာဂွာ ကဟာလား။ ပနားမား က ဟာလား။

Bosun: For all of them. But you know, first come first.

အားလုံးအတွက်ပါပဲ။ ဒါပေမယ့် သိတယ်မဟုတ်လား စက္ကင်း - အယင်လာတဲ့လူ အယင်ပဲ။

2/O: We admire your appetite, Bos'. You are really a fighter. Ok, Bos', I'll try to find them for you.

ကျွန်တော်တို့က ဘို့စ်ရဲ့ ချင်ခြင်းတပ်မှုကို လေးစားပါတယ်။ ခင်ဗျားကတော့ တကယ့်တိုက်ပွဲသမားပဲ။ အိုကေ ဘို့စ် - ခင်ဗျားမှာတာကို ကျွန်တော် ကြိုးစားရှာခဲ့ပါမယ်။

Bosun: Thank you very much, Second. Here the cash for chocolate.
ကျေးဇူးအထူးတင်ပါတယ် - စက္ကင်း။ ဒီမှာ ချောကလက်ဘိုး ပိုက်ဆံပါ။

2/O: OK Bos'. See you then.
အိုကေ ဘိုစ်။ နောက်မှတွေ့မယ်။

Cadet: (Knock, Knock) Second, may I come in?
(ဒေါက် ဒေါက်) စက္ကင်း - ဝင်ခဲ့လို့ ရမလား။

2/O: Yes, Cadet. Please....
ကဒက်ရေ ဝင်ခဲ့ပါ။

Cadet: Sorry, I cannot go with you. Chief mate wants me to do overtime jobs this afternoon?
ဆောရီးပဲခင်ဗျာ။ ကျွန်တော် စက္ကင်းနဲ့ မလိုက်နိုင်တော့ဘူး။ ချိဖ်မိတ်က ဒီနေ့လည်မှာ အချိန်ပိုအ

လုပ်ခိုင်းထားလို့။

2/O: It's too bad, isn't it?
ဒါသိပ်ဆိုးတာပေါ့ကွာ။ ဟုတ်တယ်မဟုတ်လား။

Cadet: Yes, it is but I don't have much choice, do I? Can I ask you a fovour?
ဟုတ်ပါတယ်၊ ဒါပေမယ့် ကျွန်တော်မှာ ရွေးစရာ လမ်းမရှိဘူး မဟုတ်လား။ ကျွန်တော် တစ်ခု လောက် အကူအညီတောင်းနိုင်မလား။

2/O: Well, if it is not a dozen of chocolate, yes.
အေး - ချောကလက် တစ်ဒါဇင်မဟုတ်ဘူး ဆိုရင်၊ ရပါတယ်။

Cadet: No, not a chocolate. It is not

my taste. But I like candy.
မဟုတ်ပါဘူး။ ချောကလက် မဟုတ်ပါဘူး။ ကျွန်တော်က ချောကလက်မကြိုက်ဘူး။ ဒါပေမယ့် သကြားလုံးတော့ ကြိုက်တယ်။

2/O: Hmmm...... So.....
အင် ----- ဒါဆိုရင် -----

Cadet: Can you buy two pounds of candy for me?
ကျွန်တော်အတွက် သကြားလုံး ၂ ပေါင်လောက် ဝယ်လာပေးနိုင်မလား။

2/O: Oh my God! Cadet, look at me. Bosun asked me to buy a dozen of chocolate and you asked me to buy two pounds of candy. What do you think of me, a porter or what?

အိုး ဘုရားသခင်။ ကာဒက် ငါကိုကြည့်ပါ။ ဘိုစင်က ချောကလက် ၁ဒါဇင်မှာတယ်၊ မင်းက သကြားလုံး ၂ပေါင်မှာတယ်။ ငါကိုများဘာထင်နေကြတုန်း၊ ကူလီလား ဘာလဲ။

Cadet: Sorry Second. I don't mean to bother you. Don't be mad at me? How about my letters.

ဆော်ရီး စက္ကင်း။ ကျွန်တော် ခင်ဗျားကို အနှောက်အယှက်ပေးဖို့ မဟုတ်ပါဘူး။ ကျွန်တော်ကို စိတ်မဆိုးပါနဲ့။ ကျွန်တော့် စာတွေ ဆိုရင်ကော--

2/O: Well, the post office is on the way to my destination. How many letters you have?

ကောင်းပြီ - စာတိုက်ကတော့ ငါသွားမဲ့လမ်းမှာပဲ ရှိတယ်။ မင်းစာက ဘယ်နှစ်စောင်လဲ။

Cadet: A couple of letters. To be exactly, ten letters.

စာ နည်းနည်းပါးပါး ပါ။ အတိအကျပြောရရင် ၁၀ စောင်ပါ။

2/O: Mamamiya! Don't you sleep or just writing letters?

မာမာမီးယား - မင်း မအိပ်ဘူးလား။ စာတွေပဲ ရေးနေသလား။

Cadet: These letters are for my mom, sisters and my friends, Second. They are always concerned my conditions on board.

ဒီစာတွေက ကျွန်တော့်အမေရယ်၊ အမတွေရယ်၊ သူငယ်ချင်းတွေ အတွက်ပါ။ သူတို့က ကျွန်တော် သင်္ဘောပေါ်မှာ နေတာထိုင်တာ အမြဲမေးကြလို့ပါ။

2/O: Ok, Ok, I'll take care of your letters, alright?

အိုကေ - အိုကေ။ မင်းစာတွေကို ငါတာဝန်ယူပါတယ်၊ ဟုတ်ပြီလား။

At the shopping centre

2/O: Excuse me. Where can I find the computer section.

ခွင့်ပြုပါခင်ဗျာ။ ကွန်ပျူတာတွေကို ဘယ်မှာ ရှာ တွေ့နိုင်ပါသလဲ။

Receptionist: Yes sir. You go one flight up and on your left. You'll never miss it.

ဟုတ်ကဲ့ခင်ဗျာ။ အပေါ်တစ်ထပ်တက်ပါ၊ ဘယ် ဘက်မှာပါ။ မလွဲနိုင် တော့ပါဘူး။

2/O: Thank you very much. You are very kind.

ကျေးဇူး အများကြီးတင်ပါတယ်။ ခင်ဗျား အလွန် ကြင်နာတတ်သူပါပဲ။

Recept: You are welcome. Anytime.

ကြိုဆိုပါတယ်။ အချိန်မရွေးပါပဲ။

At the computer section

Sale Assistant: May I help you, sir.

ကျွန်တော် ကူညီနိုင်ပါသလား ခင်ဗျာ။

2/O: Actually, I am looking around but to make it short, you can help me, yes.

တကယ်တော့ ကျွန်တော် လျှောက်ကြည့်မလို့ပဲ၊ ဒါပေမယ့် အချိန်မကုန်အောင် ခင်ဗျားကူညီနိုင်ပါတယ်။ ဟုတ်ကဲ့။

My laptop has a problem that I cannot play VCD or DVD. I just bought it from Singapore last month. It is Toshiba brand.

ကျွန်တော် လက်ပ်တော့ မှာ ပြဿနာတစ်ခုရှိနေတယ်။ ဗီစီဒီ တို့ ဒီဗီဒီ တို့ ကြည့်လို့မရဘူးဖြစ်နေတယ်။ ကျွန်တော် ဒီဟာကို စင်္ကာပူက ပြီးခဲ့တဲ့လကမှ ဝယ်ခဲ့တာ။ တိုရှိဘာ အမျိုးအစားပဲ။

Sale assist: What kind of your laptop is? I mean Pentium 1 or 2 or 3 something like this.

ခင်ဗျားရဲ့ လက်တော့ပ်က ဘယ်လိုအမျိုးစားပါလဲ။ ကျွန်တော်ဆိုလိုတာက ပင်တီယံ ၁ လား၊ ၂ လား၊ ၃ လား အဲဒီမျိုးပါ။

2/O: I cannot spell out correctly but you can find it in my cash memo, here you are.

ကျွန်တော် အတိအကျ မပြောနိုင်ဘူး၊ ဒါပေမယ့် ဒီ ဘောက်ချာထဲမှာ ကြည့်ပါ။

Sale asist: Well, it is PC-3100, P-100mhz, 8mb, 1.7G. I got the picture. Sir, your laptop is very low memory and speed as well in playing VCD or DVD, I am afraid.

ကောင်းပြီ - ဒီပစ္စည်းက PC-3100, P-100

mhz. 8mb. 1.7G ။ ကျွန်တော်သဘောပေါက်ပြီ။ လူကြီးမင်းရဲ့စက်က စီစီဒီ နဲ့ ဒီဗီဒီ ဖွင့်ဖို့အတွက် မှတ်ဉာဏ်နဲ့အမြန်နှုန်းကနည်းနေပါတယ်။

2/O: How can I upgrade my laptop, then?

ဒါဆိုရင် - ကျွန်တော့်လက်တော့ပ်ကို ဘယ်လို အဆင့်မြှင့်နိုင်သလဲ။

Sale assist: Yes sir. You can upgrade your memory into 64mb and change your video card.

ဟုတ်ကဲ့ခင်ဗျာ။ ခင်ဗျားရဲ့ မှတ်ဉာဏ်စံနစ်ကို ၆၄မက်ဂါဗိုက်အထိ မြှင့်ပြီးတော့၊ ခင်ဗျားစက်ရဲ့ ဗီဒီယိုကာဒ်ကိုပါ လဲပေးဖို့လိုပါတယ်။

2/O: In that case, how much will it cost me?

ဒီလိုလုပ်ရင် - ဘယ်လောက်ကျမှာလဲ။

Sale assit: Please follow me, sir. We'll check our discount price list.

ကျေးဇူးပြု၍ ကျွန်တော်နဲ့လိုက်ခဲ့ပါ။ ကျွန်တော် တို့ရဲ့ လျှော့ဈေးနှုန်းနဲ့တွက်ပေးပါမယ်။

Sale assist: (After he flipped over his file....) The 64mb will cost you 60 dollars and the video card is 120 dollars. These prices are discount value for you, sir.

(သူ၏ ဖိုင်တွဲကို လှန်ကြည့်ပြီး) ၆၄ မက်ဂါဗိုက်အတွက် ဒေါ်လာ၆၀ နဲ့ ဗီဒီယိုကဒ်က ဒေါ်လာ ၁၂၀ ကျပါမယ်။ ဒါတွေက လူကြီးမင်းအတွက် လျှော့ထားပြီးသား တန်ဖိုးတွေပါ။

2/O: Well, it cost me a fortune. But if I've spent my money for it, is it worthy every cent?

ဟုတ်ပြီ - ကျွန်တော့်အတွက်တော့ အတော်များ

ပါတယ်။ ဒါပေမယ့် ကျွန်တော် ဝယ်လိုက်ပါပြီတဲ့၊ ဒီစက်ဟာ ကျွန်တော်အတွက် သုံးလိုက်တဲ့ပိုက်ဆံ သုံးရကျိုးနပ်ပါ့မလားဆိုတာပဲ။

Sale assist: I'll tell you what. The thing you want is to play VCD or DVD, isn't it. By this upgrade, you can play VCD/DVD very well but not 100% upgrade. Know what I mean? But you don't need to spend your money for the whole bunch of upgrade gadgets.

ကျွန်တော် ပြောပြမယ်။ ခင်ဗျားလိုချင်တာက ဗီစီဒီတို့ ဒီဗီဒီတို့ ဖွင့်ကြည့်ဖို့ပဲ မဟုတ်လား။ အခု မြှင့်တင် မှုကလည်း ဗီစီဒီနဲ့ဒီဗီဒီ တို့ ကောင်းကောင်းကြည့် လို့ရပါမယ်၊ ဒါပေမယ့် ရာနှုန်းပြည့် မြှင့်တင်ခြင်း တော့ ဖြစ်မသွားဘူးပေါ့။ ခင်ဗျားအနေနဲ့လည်း မြှင့်တင်မှုအားလုံးအတွက် ပိုက်ဆံကိုသုံးမယ်ဆို တာလည်း မလိုအပ်ပါဘူး။

2/O: Yes, I can see that. As a be-

ginner, I am not so considerably familiar with all these stuffs. But thank you for your advice. I'll take those two gadgets.

ဟုတ်ကဲ့ ဒါတော့ ကျွန်တော် သဘောပေါက်တယ်။ စကာစ လူတစ်ယောက်အနေနဲ့ ဒါတွေကို သေသေချာချာ မကျွမ်းသေးပါဘူး။ ဒါပေမယ့် ခင်ဗျား ပြောပြတာတွေ အတွက်တော့ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ခုကပြောတဲ့ ပစ္စည်းနှစ်ခု ကျွန်တော် ယူပါမယ်။

Sale assist: Very well, sir. Follow me please.

ကောင်းပါပြီ။ ကျွန်တော် နောက်ကို လိုက်ခဲ့ပါ။



(11) General Speaking

In this episode, we are endeavoured to make a good conversation with the other people who are not professional in seamanship. I would like to start with a good conversation with some ordinary people perhaps you will meet in a nightclub or discotheque.

Viola! don't give me wrong. I am thinking about our seaman life in which we might have this kind of recreation sometime.

Then, you will have some kind of conversation while you are meeting with a doctor who will explain you about HIV and AIDS.   (Phew - - - -)

In a nightclub or discotheque.

You: Miss! can I buy you a drink?

မစ် - ခင်ဗျားကို တစ်ခုခု ဝယ်တိုက်နိုင်ပါသလား။



Girl: Sure.

သေချာတာပေါ့။

You: What do you have in mind?

ဘာ သောက်ဖို့ စိတ်ကူးရှိပါသလဲ။

(After you ordered the drinks)

You: Hi! my name is Donald. (put forward your hands)

ဟိုင်း - ကျွန်တော် နံမည် ဒေါ်နယ် ပါ။ (သင့်လက်ကို ရှေ့ထုတ်လိုက်ပါ။)

Girl: I am Tracy, Hi!

ကျွန်မကတော့ ထရေစီပါ။ ဟိုင်း။

You: I am a seaman and I am from Myanmar.

တို့က သင်္ဘောသားပါ၊ ပြီးတော့ မြန်မာပြည်ကပါ။

Girl: I am from Belfast; nice to

meet you.
တို့ကတော့ ဘဲလ်ဖတ်စ်ကပါ။ တွေ့ရတာ ဝမ်းသာပါတယ်။

(You have to follow the above speaking in this order which will lead you fine in introduction with a girl. This self-introduction is very essential in their culture which will mark you as the gentleman. After that, you can proceed with other conversation.)

You: I believe you know where our country is.
တို့ယုံကြည်ပါတယ် - တို့တိုင်းပြည် ဘယ်မှာရှိတယ်ဆိုတာ မင်းသိမှာပါ။

Tracy: Not exactly but round about near the India, isn't it?
တိတိကျကျတော့ မသိပါဘူး။ ခန့်မှန်းချေ အိန္ဒိယနိုင်ငံ နားမှာထင်တယ်။

(isn't it? would we? haven't I?, အစရှိတဲ့

questiona tag တွေဟာ အင်္ဂလန်နိုင်ငံ၊ သူနဲ့ နီးစပ်တဲ့ နိုင်ငံတွေရောက်ရင် အမြဲတန်းကြားနေရမှာပါ။ ဒါကြောင့် သုံးတတ်အောင် အခုကတဲက လေ့ကျင့်ထားရပါမယ်။)

You: You are great. That's where our country is. China, Thailand, Bangladesh, India are our neighbours.
မင်းသိပ်တော်ပါလား။ အဲဒါ တို့တိုင်းပြည်ရှိတဲ့ နေရာပဲ။ တရုပ်ပြည်၊ ထိုင်းနိုင်ငံ၊ ဘင်္ဂလားဒက်ရှ်၊ အိန္ဒိယ တို့ဟာ တို့ရဲ့ အိမ်နီးချင်းတွေပါပဲ။

(From that moment on, try to talk or ask about her or her country. Do not talk too much about yourself which makes her so boring)

You: I've never been to Belfast but I've been once to Cork which is not a big city, is it?
တို့ ဘဲလ်ဖတ်စ်ကိုတော့ မရောက်ဖူးဘူး။ ကော့က်မြို့ကိုတော့ တစ်ခါရောက်ဖူးတယ်၊ မြို့ကြ

သိပ်မကြီးဘူး မဟုတ်လား။

Tracy: Yes, Cork is in Republic of Ireland but our Belfast is in Northern Ireland under British control.

ဟုတ်ကဲ့ - ကော့က်မြို့က အိုင်ယာလန်ရီပတ်လစ်မှာပါ၊ ကျွန်မတို့ ဘဲလ်ဖတ်စ်ကတော့ မြောက်ပိုင်း အိုင်ယာလန်မှာပါ၊ ဘရစ်တစ်ရှ် လက်အောက်ခံ နယ်မြေပါ။

You: Oh! yes, yes. My mistake. I thought the Ireland as a whole.

အိုး - ဟုတ်တယ်။ တို့ အမှားပါ။ တို့က အိုင်ယာလန် ကို တစ်ခုလုံး အနေနဲ့ ထင်ထားတာ။

Tracy: Yes, we were but you know, the politician.

ဟုတ်ပါတယ်။ ကျွန်မတို့ အဲသည်လိုနေခဲ့ပါတယ်။ ဒါပေမယ့် သိတဲ့အတိုင်း နိုင်ငံရေးသမားတွေလေ။

You: Are you expecting someone or you are alone?

မင်း တစ်ယောက်ယောက်ကို မျှော်လင့်နေသလား၊
ဒါမှမဟုတ် တစ်ယောက်ထဲ ပဲလား။

(သည့်မေးခွန်းကို မေးရတာ အကြောင်းရှိပါတယ်။ သူမဟာ တစ်ယောက်ယောက်နဲ့ ချိန်းဆိုထားပြီးပြီဆိုရင်၊ ကိုယ်က နောက်ဘီယာတစ်ခွက်လောက် တိုက်သင့် မတိုက်သင့်၊ ဆုတ်ခွာသင့် မသင့် ချင့်ချိန်လို့ ရအောင်ပါ။)

Tracy: Yes, I am expecting my friend and she wouldn't mind to join us.



ဟုတ်ပါတယ်။ ကျွန်မ သူငယ်ချင်းကို စောင့်နေတာပါ။သူမဟာ ကျွန်မတို့ဝိုင်းမှာပဲ ထိုင်ချင်မှာပါ။

You: It's great. She is welcome. (Phew!!!! she not he)

သိပ်ကောင်းပါတယ်။ သူမ ကို ကြိုဆိုပါတယ်။
(တော်ပါသေးရဲ့၊ သူ မဟုတ်ပဲ သူမဖြစ်နေလို့)

(အဲသည် နောက်ပိုင်းကတ္တကတော့ ကိုယ့်ဖာသာ ကိုယ်ကြည့်

ကပေပေတော့)

To see a doctor



We, seamen are suffering from some kind of sickness sometime because we are also constructed by human flesh and bones. The important thing is we have to explain the doctor what we are suffering and we must understand what he has explained to us. So in this drama, we will see the conversation with a doctor and some useful terms of some sickness. First, you must ask the permission from your captain and he will arrange you to send to a clinic or hospital by the arrangement of local agent. Do not forget to bring the IMO medical form from your captain which is legally you are a seaman of this ship and request for medical treatment. It will be

four copies.

Doctor: What is wrong with you?

ခင်ဗျား မှာ ဘာတွေဖြစ်နေသလဲ။

You: Yes sir, I am not feeling well, I think I've got diarrhoea.

ဟုတ်ကဲ့ခင်ဗျာ။ ကျွန်တော် နေလို့မကောင်းပါဘူး။ ကျွန်တော်ထင်တယ် ကျွန်တော် ဝမ်းသွားနေပါတယ်။

ဒီနေရာမှာ ရောဂါနဲ့မည်တပ်ပြောမယ်ဆိုရင် I think ဆိုတာကို ရှေ့ကခံပြီး ပြောတာကောင်းပါတယ်။ ကိုယ်က ဆရာဝန်မဟုတ်တော့ ကျိန်းသေကြီးပြောလို့ မသင့်တော်ဘူး။ ကိုယ်ခံစားနေရတာကိုပြောမယ်ဆို လည်း ရပါတယ်။

You: I've got headache quite some-time.

ကျွန်တော် မကြာခဏ ခေါင်းကိုက်တယ်။

I am suffering from abodiminal pain.

ကျွန်တော် ဝမ်းဗိုက်ပိုင်းက နာနေပါတယ်။

I have been constipated for

three days.

ကျွန်တော် ဝမ်းချုပ်နေတာ သုံးရက်ရှိပြီ။

I think I have a kind of dysentery.

ကျွန်တော်ထင်တယ်၊ ကျွန်တော်မှာ ဝမ်းကိုက်ရောဂါတစ်မျိုးရှိနေပြီ။

My hands came out in a rash since 2 days ago.

ကျွန်တော်လက်တွေမှာ အနီကွက်အပိန့်တွေ လွန်ခဲ့တဲ့ ၂ရက်လောက်က ထွက်လာတယ်။

I have fever and my body is aching like hell.

ကျွန်တော် ဖျားနေတယ်၊ တစ်ကိုယ်လုံးလည်း ကိုက်လိုက်တာမှ မပြောပါနဲ့တော့။

I had a lump on my neck.

ကျွန်တော့်လည်ပင်းမှာ အဖုတစ်ခုပေါက်လာတယ်။

I think I had a lovesick.

ကျွန်တော်မှာ လူပျိုနာဖြစ်နေတယ် ထင်တယ်။

ပြောပြပြီး၊ ကိုယ့်မှာ ဘာရောဂါအခံရှိထားလဲ ဆိုတာကိုလည်း ဆရာဝန်ကို ပြောပြရပါမယ်။

You: I am a diabetic.

ကျွန်တော်ဟာ ဆီးချိုသမားတစ်ယောက်ပါ။

I had gastric ulcer.

ကျွန်တော်မှာ အစာအိမ်အနာ ရှိပါတယ်။

I had hypertension.

ကျွန်တော်မှာ သွေးတိုးရောဂါရှိပါတယ်။

I had a problem with penicillin.

ကျွန်တော်မှာ ပင်နစ်စလင်နဲ့မတည့်ပါဘူး။

I had arthritis.

ကျွန်တော့်မှာ အဆစ်ရောင်ရောဂါရှိပါတယ်။

Doctor: Let me have a closer look at you.

ခင်ဗျားကို သေသေချာချာကြည့်ပါရစေ။

(After he checked your chest, blook pressure, pulse, etc.) Did you have any medication on board?

ခင်ဗျား သင်္ဘောပေါ်မှာ ဘာဆေးတွေသောက်
ထားလဲ။

You: Just an aspirin of my own.
ကျွန်တော်ကိုယ်ပိုင်ဝယ်ထားတဲ့ အက်စပရင်တစ်
လုံးပါပဲ။

Doctor: How many days does your ship stay?
ခင်ဗျား သင်္ဘော ဘယ်နှစ်ရက်နေမှာလဲ။

You: We will sail tomorrow early morning.
မနက်ဖြန် မနက်စောစော ထွက်ပါမယ်။

Doctor: I'll give you a prescription and your agent will take care of this.
ခင်ဗျားကို ဆေးစာရေးပေးလိုက်ပါမယ်။ ခင်ဗျားရဲ့
ဧဂျင့်က အကုန်လုပ်ပေးပါလိမ့်မယ်။

You: Do I need to rest on board.
ကျွန်တော် သင်္ဘောပေါ်မှာ နားနေရမလား။

Doctor: Yes, I give you two days rest

on board and I've written on your IMO form.

ဟုတ်တယ်။ ကျွန်တော်ခင်ဗျားကို ၂ရက်နားနေခွင့် ပေးထားတယ်၊ ခင်ဗျားရဲ့ အိုင်အမ်အို ပုံစံထဲမှာလည်း ရေးပေးထားတယ်။

If you don't feel well after two days, you go and see a doctor at your next port.

ခင်ဗျား ၂ရက်နေလို့မှ မသက်သာဘူးဆိုရင်၊ နောက်ဆိပ်ကမ်းမှာ ဆရာဝန် ထပ်ပြပါ။

You: Thank you so much, sir.

ကျေးဇူးအထူးတင်ပါတယ် ခင်ဗျာ။

Then, your agent will bring you to a drug store. Here, I want to add something like drug store. We use to call it medicine shop (ဆေးဆိုင်). But in USA, they call it drug store where you can find various kinds of medicine, medical kits, medical appliances, etc. But in Europe and some other country, they call it Pharmacie or

Apotheke. Pharmacie is well known by many people but Apotheke is widely used in Germany, Spain and Portugal. If you are going to buy some medicines, you can direct to your taxi by using their local usage of medicine shop.

Discussion about AIDS with a doctor

You: Sir, I am coming here to get my blood test result for HIV two days ago.

ဆရာ - ကျွန်တော် လွန်ခဲ့တဲ့ ၂ရက်က HIV သွေး စစ်ချက် ကိုလာယူတာပါ။

Doctor: Please sit down and I have a look. Oh! here you are. Good news, you are negative HIV.

ကျေးဇူးပြု၍ ထိုင်ပါ။ ကျွန်တော်ကြည့်ပေးပါမယ်။ အိုး - ဒီမှာပါ။ သတင်းကောင်းပါပဲ။ ခင်ဗျားမှာ HIV ပိုး မရှိပါဘူး။

You: Phew ... (sigh with a great re-

lief) Thank you very much, sir.
ဟူး -- (ကြီးစွာသော သက်မချရင်း) ကျေးဇူးကြီးလှပါတယ် ဆရာ။

Doctor: Excited, Hm? I can give you a couple of miniutes. Let's talk about AIDS/HIV subject. Do you know the long term of AIDS and HIV?
စိတ်လှုပ်ရှားသွားတယ်ပေါ့။ ခင်ဗျားကို ကျွန်တော် မိနစ်နည်းနည်း အချိန်ပေးမယ်။ AIDS/HIV အ ကြောင်း ဆွေးနွေးရအောင်။ AIDS/HIV ရဲ့အရှေကောက် အဓိပ္ပါယ်ကို သိပါသလား။

You: Yes sir. AIDS means Acquired Immune Defficiency Syndrome. HIV means Human Immunodeficiency Virus.
ဟုတ်ကဲ့ခင်ဗျာ။ AIDS ဆိုတာက ခုခံအားကျဆင်းကူးစက်ရောဂါ ပါ။ HIV ဆိုတာက ခုခံအား ကျဆင်းမှုရောဂါ ဖြစ်ပွားစေတဲ့ ဗိုင်းရပ်စ်ပိုးပါ။

Doctor: Exactly. This HIV virus can destroy your immune system

and consequently, you are infected with other fatal deceases like TB, cancer, cold, you name it.

အတိအကျမှန်ပါတယ်။ ဒီ HIV ဗိုင်းရပ်စ်ဟာ ခင်ဗျားရဲ့ ခန္ဓာကိုယ်ခုခံမှုစံနစ်တစ်ခုလုံးကို ဖျက်ဆီး ပစ်လိုက်နိုင်ပြီး၊ နောက်ဆက်တွဲ သေနိုင်တဲ့ရောဂါ တွေဖြစ်တဲ့ တီဘီ၊ ကင်ဆာ၊ အအေးမိရောဂါ --အစရှိတဲ့ ခင်ဗျား ကြိုက်တဲ့ရောဂါနဲ့မည်သာပြော ပါတော့။

The main problem is we have no effective medicine to cure the decease. The only thing we can do is 'Prevention is better than cure', that's all. There are about 42 millions of HIV postive in the whole wide world up to 2002 December. In this 2002, there are 5 millions people are infected HIV. You can imagine how fast and how enormous amount.

အဓိကပြဿနာက ကုစရာဆေး မပေါ်သေးတာပဲ။ ကျွန်တော်တို့ လုပ်နိုင်တာက ကာကွယ်ခြင်းသည် ကုသခြင်းထက်   ကောင်းမွန်သည်ဆိုတာပဲ။ ၂၀၀၂ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလအထိ၊ တစ်ကမ္ဘာလုံးမှာ HIV ကူးစက်ခံရတဲ့လူပေါင်း ၄၂ သန်းရှိနေပြီ။ ၂၀၀၂ခုနှစ် တစ်ခုထဲမှာပဲ လူ၅သန်း ကူးစက်ခံရတယ်။ ခင်ဗျား ခန့်မှန်းကြည့်ပေါ့ ဘယ်လောက်မြန်သလဲ၊ ဘယ်လောက် ပမာဏများတယ်ဆိုတာ။

You: Yes, it is terribly spreading. We have also many phamplets and books about AIDS/HIV on our ship and our Captain and Chief Officer also explain about it. One question, sir? What is the most practical and effective method to prevent it?

ဟုတ်ကဲ့ - ကြောက်စရာကောင်းလောက်အောင် ပြန့်နှံ့နေပါတယ်။ ကျွန်တော် သင်္ဘောပေါ်မှာလည်း အေအိုင်ဒီအက်စ်/အိပ်ချ်အိုင်ဗီ နဲ့ပတ်သက်တဲ့ စာရွက်စာတမ်းတွေ စာအုပ်တွေ တော်တော်များ

ရှိပါတယ်၊ ကျွန်တော်တို့ ကပ္ပတိန်နဲ့ချိဖ်အော်ဖစ်ဆာ
တို့လည်း ရှင်းပြပေးပါတယ်။ မေးခွန်းတစ်ခု
လောက် ဆရာ။ လက်တွေ့အကျဆုံးနဲ့ အထိ
ရောက်ဆုံး ဒီရောဂါကို ကာကွယ်နိုင်တဲ့ နည်းလမ်း
က ဘာပါလဲ ခင်ဗျာ။

Doctor: Good question. Yes, the prime ways to be contracted HIV are via blood and bodily fluid. You have to be very careful if you need blood transfusion and exchanging the same needle with the others. I mean if you need blood transfusion, you must be sure it is coming from the clear person. And avoid the tattooing and some unnecessary body puncture. Bodily fluid means by the action of sexual intercouse with unknown partner. In this case, you have to use condom in any circumstances. So condom campaigns are held in so many

countries. Using condom is very safe if it is a good quality. WHO also distributed so many condoms to the third world countries.

မေးသင့်တဲ့မေးခွန်းပဲ။ ဟုတ်ကဲ့ - HIV ပိုးကူးစက် နိုင်တဲ့ အဓိကလမ်းကြောင်းကတော့၊ သွေးနဲ့ ကိုယ်ခန္ဓာကထွက်တဲ့ အရည်တွေကနေကူးစက်ပါ တယ်။ ခင်ဗျားအနေနဲ့ သွေးသွင်းတဲ့အခါ၊ဆေးထိုးအပ်တစ်ချောင်းထဲသုံးကြတဲ့ အခါတွေမှာ အထူးသတိထားရပါမယ်။ ကျွန်တော်ဆိုလိုတာက သွေးသွင်းခံရတော့မယ်ဆိုရင် သွေးလှူတဲ့လူက HIV ပိုးကင်းစင်နေဖို့ ကျိန်းသေပါစေ။ ပြီးတော့ ဆေးမှင်ကြောင်ထိုးတာတို့၊ မလိုအပ်တဲ့ အရေပြားဖောက်တာတို့ ရှောင်ရပါမယ်။ ခန္ဓာကိုယ်ကထွက်တဲ့ အရည်ဆိုတာက ကိုယ်နဲ့မသိတဲ့လူနဲ့ လိင်ဆက်ဆံ တာကို ပြောတာပါ။ အဲသည့်အခြေအနေမျိုးမှာ ကွန်ဒွန်ကို ဘာပဲဖြစ်ဖြစ် သုံးကိုသုံးရပါမယ်။ ကွန်ဒွန်သုံးခြင်းဟာ ကွန်ဒွန်ရဲ့အမျိုးအစားစိတ်ချရတယ်ဆိုရင် အလွန်စိတ်ချရပါတယ်။ ကွန်ဒွန်အသုံးပြုရေး လှုံ့ဆော်ပွဲတွေကိုလည်း ကမ္ဘာအနှံ့

ကျင်းပနေကြပါတယ်။ကုလသမဂ္ဂ ကမ္ဘာ့ကျန်းမာရေးအဖွဲ့ကြီးကလည်း မဖွံ့ဖြိုးသေးတဲ့ တတိယနိုင်ငံများကို ကွန်ဒွန်တွေ ပေးလှူနေပါတယ်။

You: Woo! The condom using is very important, isn't it? There are still so many people who are not willing to use condom. It sounds like we need so much education of AIDS/HIV.

ဝိုး - ကွန်ဒွန်သုံးခြင်း ဟာ အလွန်အရေးကြီးပါလား။ အခုထက်ထိ လူတော်တော်များများဟာ ကွန်ဒွန် သုံးရမှာ စိတ်မပါကြဘူးဖြစ်နေသေးတယ်။ ဒါဘာကိုပြသလဲဆိုရင် ကျွန်တော်တို့တွေဟာ အေအိုင်ဒီအက်စ်/အိပ်ချ်အိုင်ဗီ နဲ့ပတ်သက်တဲ့ ပညာပေးဖို့ အတော်လိုအပ်နေတာပဲ။

Doctor: Indeed, indeed. Some people are still tasteless in condom. It doesn't matter whether you like it or not. This is the matter of life and death. You

must, I repeat you must use condom, that's it, if you cannot stay awayfrom sex. You, seamen are especially concerned with this behavior. Once you get this virus, it's for your whole life you suffer. Consider it with your whole life and for a couple of minutes pleasure.

အမှန်ပဲ - အမှန်ပဲ။ တချို့လူတွေဟာ ကွန်ဒွန်သုံးရမှာကို ညင်းကြတယ်။ ဒီနေရာမှာတော့ ကြိုက်တာ မကြိုက်တာ အရေးမပါဘူး။ ဒါဟာ ခင်ဗျားတို့ရဲ့ သေရေးရှင်ရေး ပြဿနာကြီးပါ။ ခင်ဗျားတို့ ကွန်ဒွန် ကို သုံးကိုသုံးရပါမယ်။ ထပ်ပြောမယ် သုံးကိုသုံး ရပါမယ်၊ အဲဒါပဲ လိင်ကိစ္စနဲ့ မကင်းနိုင်သေးတာပဲ။ခင်ဗျားတို့သင်္ဘောသားတွေ အထူးသဖြင့် သည်အမူအကျင့်မျိုးရှိဖို့ ပိုသက်ဆိုင်ပါတယ်။ ဒီပိုးကူး စက်သွားပြီဆိုရင် ခင်ဗျားရဲ့ဘဝတစ်လျှောက်လုံး ခံစားသွားရမှာ။ စဉ်းစားကြည့်ပေါ့ - ဘဝတစ် လျှောက်လုံး နဲ့ မိနစ်အနည်းငယ် သာယာမှုကို။

You: Yes, doctor. I really appreciate what you explain me. I'll try my best to urge my collegues to use condom. One more question, sir. If someone is contracted HIV virus, Does he suffer AIDS in a short period?

ဟုတ်ကဲ့ - ဒေါက်တာ။ ဒေါက်တာအခုလိုရှင်းပြတာအလွန်ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ကျွန်တော်လည်း အတတ်နိုင်ဆုံး မိတ်ဆွေတွေကို ကွန်ဒွန်သုံးဖို့ ဖျောင်းဖျ ပြောပေးပါမယ်။ မေးခွန်းနောက်တစ်ခု လောက် ဆရာ။ တစ်စုံတစ်ယောက်က အိပ်ချ်အိုင်ဗွီပိုးကူးခံရပြီဆိုတာနဲ့ အချိန်တို အတွင်းမှာ အေအိုင်ဒီအက်စ် ဖြစ်တတ်ပါသလား။

Doctor: Not exactly. The average progressor takes 8 to 10 years to become an AIDS patient. The rapid progressor takes 3 years and slow progressor takes more than 10 years respectively. We measure the

CD4 lymphocyte amount of the HIV positive's blood. HIV virus destroy those CD4 lymphocyte. The amount of CD4 is less than 200/mm^3 in the blood, he will become AIDS within 18 to 24 months.

သေသေချာချာ ပြောလို့မရပါဘူး။ ပျမ်းမျှသမားတွေဆိုရင် ၈နှစ် ကနေ ၁၀နှစ်ကြာမှ အေအိုင်ဒီအက်စ် ဝေဒနာသည်အဖြစ်ရောက်ကြတယ်။ မြန်မြန်တိုးတဲ့သူတွေက ၃နှစ်လောက်ကြာမှ။ နှေးနှေးတက်တဲ့သူတွေကြတော့ ၁၀နှစ်အထက်ကြာတတ်ပါတယ်။ အိပ်ချ်အိုင်ဗီပိုးရှိတဲ့သူတွေရဲ့ သွေးထဲက စီဒီဖိုး သွေးဖြူဥအရေအတွက် တိုင်းတာကြည့်ပါတယ်။ အိပ်ချ်အိုင်ဗီပိုးက အဲဒီ သွေးဖြူဥကို ဖျက်စီး တာကိုး။ အဲဒီ စီဒီဖိုး သွေးဖြူဥအရေအတွက်က သွေး တစ်ကုဗမီလီမီတာ ထဲမှာ ၂၀၀ ထက်နည်းနေတယ်ဆိုရင်၊ သူဟာ အေအိုင်ဒီအက်စ် ဖြစ်ဖို့ ၁၈လ ကနေ ၂၄လအထိပဲ ကြာတော့မယ်။

You: Thank you very much, sir. You give me the great inspiration

and education to which I cannot mention in words.

ကျေးဇူးအထူးတင်ပါတယ် ဆရာ။ ဆရာပေးလိုက်တဲ့ အသိဉာဏ်ဖွင့်ပေးမှု နဲ့ ပညာပေးမှုတွေအတွက် စကားလုံးနဲ့တောင် ကျွန်တော် ပြောမပြနိုင်လောက်အောင်ပါပဲ။

Doctor: It's OK, you are welcome, anytime.

ရပါတယ်ဗျာ။ အချိန်မရွေး ကြိုဆိုပါတယ်။



Supplement

Vocabularies for Seafarer



A

Abaft

"Abaft" is behind; or further towards the rear or stem part of thevessel e.g. abaft the beam; abaft the mast.

Abandon ship

"Abandon ship" is to totally leave the ship. This order can only be given by the Master on board.

Abeam

"Abeam" is a position or direction on a line at right angles to thelength of the ship.

Aboard

"Aboard" is to be or to go on board a ship.

Accomodation

Consists of spaces on board the ship which are set apart for thecrew; e.g. cabins, messroom.

Acoustic warning signal

A sound signal indicating a danger or warning.

Aft

The (position in) or direction towards or near the rear part or stemof the ship. "I am going aft to have a look at the hatch abaft."

Aft breast line

The aft or rear-mooring rope; leading from the ship at approxim-ately 90 degrees angle to the ship's fore and aft line.

Aft spring

The aft or rear-mooring rope which leads forward from the ship tothe bollard on the quay. It is also called the "backspring aft".

Afternoon watch

The watch between 1200 and 1600 hours.

Aground

A ship is "aground" when she is no longer floating and is touch-ing the ground. A ship can be aground on the seabed or on anunderwater object.

Ahead

The direction towards the bow or front of the ship. "I am walkingahead to have a look at the capstan." That is forward on the forecastle.

Aldis signal lamp

A lamp used for sending flashing morse signals over longdistances.

All aboard

An order (for everyone) to embark as soon as possible.

All hands

"All hands" means all of the crew.

Alongside

"Alongside" is to be close to or next to another ship, wharf orquay.

Alter course

To "alter course" is to change the direction in which the ship isgoing.

Alternating light

A navigational beacon light that changes or alternates colour in each period.

Amid ships

The middle part of a ship; or a middle line in her - either fore andaft or across the ship (athwartships).

Anchor

The "anchor" is used to secure the ship in a stationary positionto the sea bed.

Anchor arm

A part of the anchor.

Anchor ball

A black ball hoised up the forward mast; showing that the shipis at anchor.

Anchor chain

The chain that connects the anchor to the ship. It is also knownas anchor cable.

Anchor chain locker

The compartment where the anchor chain is stowed when not inuse.

Anchor lights

The all-round white lights shown by a ship at anchor.

Anchor ring

A part of the anchor.

Anchor stock

A part of the anchor.

Achor stopper

The "anchor stopper" is used on the forecastle to relieve the strain of the anchor and chain on the capstan.

Anchorage

A place where a ship can anchor.

Antenna

An arrangement of aerials used to send or receive radio signals.Today some of the signal are picked up from satellites.

Anti clockwise

The opposite direction to the movement of a clock.

Approach

To move towards a harbour from the sea.

Approaching vessel

A vessel that is getting closer.

Arctic

The area to the north of the latitute 66 degrees 33 minutes North.

Arm

A part of the anchor.

Astern

The area directly behind a ship. Astern also means to gobackwards.

Athwartships

"Athwartship" is across a ship from one side to the other.

Autopilot

A device used for steering the ship; an automatic helmsman.

Auxiliary machinery

All of the machinery on a ship other than the main engines.

Aweigh

The term used when the anchor is clear of the sea bed.



Ballast

"Ballast" is used on a ship to improve stability. Ballast is oftenwater carried in special "ballast" tanks.

Bank

Area of the sea bed that rises above the surrounding are of thesea bed. "Bank" can also be the shores of a river.

Barge

A large flat-bottomed boat; normally without an engine or other means of propulsion; used for carrying goods.

Barque

A sailing vessel with three or more masts. Fore and aft rigged onthe aftermast and square rigged on all other masts.

Barquentine

A sailing vessel with three of more masts. The foremost is square rigged and the other masts are fore and aft rigged.

Barrel

A cask with a capacity of approximately 36 gallons. A "barrel" isalso a measure for oil.

Batten down

To secure the cover of a hatch; making sure it's properly shut.

Bay

Part of the sea extending - usually in an arc-shape into land.

Beach

A sandy or shingle shore sloping into the sea; on which wavesbreak.

Beacon

A signal unit on land or in shoal waters used as a navigationalwarning or aid.

Beam

The maximum width of the ship. Also a girder set across the ship that supports it sides and decks.

Bearing

The direction by compass; or relative to the ships fore and aftline; of an object.

Beaufort wind scale

A scale from 0 to 12 used to express the wind force. It wasoriginally devised by Admiral Beaufort in 1808.

Bed

A "bed" is a strengthened support; e.g. for an engine.

Belay

To make fast or secure a rope around a cleat or bollard; bymeans of turns.

Below

Under or below the upper deck.

Berth

A place where a ship is moored or secured. To berth a ship is toplace her in a given position. "Berth" is also a bed (allocated toa person) on board a ship.

Bilge

The rounded part of a ship's hull underwater where the sidescurves round towards the keel.

Bilge keel

An external keel placed along the bilge

to help reduce the ship'sroll.

Bilge pump

A pump used for draining bilge water.

Bilge water

The water that drains down into the bilges.

Binnacle

The stand in which the compass is positioned or housed.

Binoculars

An optical instrument used for enlarged viewing of distant objectsthey consist of a pair of small telescopes; connected so thateach eye looks through one of them.

Bite

"Bite" is when a anchor begins to hold in the sea bed.

Bitts

The vertical posts used for securing mooring ropes; hawser; etc.

Black ball

Or anchor ball; shows that a vessel is at anchor.

Block

A block consistes of a gooved sheave housed inside a frame.It is used to alter the direction of a rope or to gain a mechanicaladvantage when working the rope

Blue Peter

"P" flag in the International Code of Signals. It means: Return onboard. The ship is about to sail.

Blue water

An expression used for the open sea - the oceans.

Board

To go on or into a ship. "Board" can also be the sides of a ship.

Boat

A boat is a small craft; e.g. lifeboat, ship's boat.

Boat hook

A long pole with a hook at one end.

Boat plug

A small plug in the buttom of a boat; used for stopping up thedrain hole.

Boatswain

The Petty Officer (foreman) in charge of the Deck Ratings or seamen on board. A shorter name is "Bosun", "Coxswain" can also be used.

Bollards

Vertical posts used for securing hawser; mooring ropes etc.They can also be called "bitts".

Bosun's chair

A piece of wood with ropes attached each end. It is used to hoist a man up or over the ship's side to do some work; such as painting.

Bottom

The underneath hull area of a ship.

Bound

"Bound" is to be on your way to a specific place or in a specified direction

Bow

The front part of the ship sides extending aft from the stem or very front. It is also a direction from ahead to 45 degrees oneach side of stem.

Bow line

The mooring rope leading the bow to a forward position on the quay. More commonly called the head line.

Bow thruster

A controllable pitch propeller; placed across the ships bow. They are used to give sidewise thrust or movement when maneuvering at very slow speed; e.g. during berthing.

Bow wave

The wave created by the bows of a ship moving through water.

Bower anchor

One of the anchors carried on each bow. A ship will have a portand a starboard bower anchor and one spare.

Bowline

A knot that is used for making an eye

in the end of the line.

Breach

A term used for waves that break over the ship.

Breast lines

Mooring ropes that lead from the ship to the quay; at approximat-ely 90 degrees to the ship's fore and aft line.

Bridge

The ship's control and navigation centre at the front of one of theupper decks.

Broad on the beam

The bearing of an object when at 90 degrees to the ship's fore and aft line.

Broad on the bow

The bearing of an object when at 45 degrees or more from thestem.

Broad on the quarter

The bearing of an object when at 45 degrees or more from thestem.

Bulbous bow

The bulb shaped underwater part at

the front of a ship. A bulbousbow helps to reduce the bow wave and thus increase speed andreduce fuel consumption.

Bulkhead

The vertical partitions separating compartment or spaces on a ship.

Bulwark

The plating along the upper deck used to prevent any seawaterfrom entering it.

Bunk

A built-in bed on board a ship.

Bunker

To "bunker" is to load the ships bunker tanks with fuel.

Buoy

A floating object used to make a position and as an aid tonavigate.





Cabin

A compartment on board for the private use of the crew orpassengers.

Cable

A nautical unit of distance. A cable is 1/10 of a nautical mile;approximately 185 metres. A cable is also another term used forthe anchor chain connecting the anchor to the ship.

Call at a port

To "call at a port" is to sail into and stop for a period of time ata port.

Calling channel

The radio channel used for making calls after the initial contacthas been established.

Calm

A term used when there is no wind and no movement of the seasurface.

Canal

A man made waterway used for the passage of ships.

Cape

A headland or a point of land jutting out into the sea; e.g. Capeof Good Hope.

Capsize

To "capsize" is to overturn.

Capstan

A vertical revolving cylinder, placed on the forecastle; used forheaving the anchor chain cables and mooring ropes.

Captain

A title for the Master of the ship.

Cardinal points

The four main points of the compass, North, South, East & West.

Cargo

Goods or commodities carried on a ship for which freight ispayable.

Cast off

To let go of the ropes and hawsers when unmooring a ship or when getting a ship ready for departure from its berth.

Chain locker

The compartment where the anchor chain is stowed when not inuse. It is also known as the anchor chain locker.

Channel

A length of water joining two larger areas; e.g. English Channel "Channel" is also the navigable part of a waterway.

Characteristics of anavigational light

The "characteristics of a navigational light" are its colour, phase,period and range.

Chart

A map of a part of the ocean for use in navigation. Charts showdepth of water, nature of the sea bed, coastlines, navigationalaids, etc. and can be presented either on paper or electronicallyon a screen.

Chart table

The table where the chart is placed when in use on the bridge.

Check a line

To "check a line" is to ease it slightly and then make it fast.

Clear anchor

Term used for when the anchor is sighted and found to be clear of any turns of cable or debris from the sea bed.

Clove hitch

A "clove hitch" is a hitchused to make a line fast to a spar, etc.

Coast

Part of the land that is nearest to the sea.

Coast guard

An organisation that keeps watch on the coasts and on localshipping to save lives and prevent smuggling. The Coastguardmay also be responsible for fishing contrl. environmental protect-ion at sea and maritime

administration.

Coastline

The line where the sea meets the land.

Coil

A quantity rope made up into a circular form. To coil a rope is tolay it in a coil.

Collision

The striking together of two bodies (ships) in motion or a movingbody with a fixed object.

Collision bulkhead

A continuous watertight bulkhead extending to the upper deck.This strengthened bulkhead is designed to limit the amount ofwater that may enter in the event of a head-on collision.

Come off watch

To be released from the watch.

Come on watch

To take over the watch.

Compartment

Any one of the space into which a ship

has been divided by watertight bulkheads and doors.

Compass

One of the basic navigation instruments. The "compass" alwayspoints to the North and its divided into 360 degrees.

Complement

The correct number of personnel needed to man a ship.

Container

A large strong box of standard size used for the transportationof goods.

Container ship

A type of ship specially designed to carry containers, both in thecargo holds and as deck cargo.

Continuous quick light

It has around 50 to 79 flashes per minute.

Continuous very quicklight

The light with around 80 to 159 flashes per minute.

Cook

The "cook" prepares and makes all the meals on board.

Correction of charts

To add new information issued by the relevant authorities ontothe charts.

Course

The direction in which the ship is steered either by magnetic or gyrocompass. It is the angle that the ship's fore and aft line makes with a meridian.

Coxswain

Boatswain (or) Bosun (see Boatswain)

Crane

A machine for hoisting and lowering heavy objects.

Crew

The personnel, excluding the Master who serve on board a vessel.

Cross bearings

Bearings of two or more chartered

objects taken simultaneouslyand laid or measured on a chart or map to fix the ship's position.

Crown

The bottom part of an anchor. Also the term used for the head ofa block.

Current

The movement of a stream of water through the ocean in a definite direction.

Customs

An official authority which checks that duties are paid for importsand exports.





Dangerous goods

All goods that can cause damage to the ship or endanger thecrews lives as well as being a source of danger to other cargo.Dangerous goods must be handled with caution.

Date line

The line on which the time zones -12 hours and +12 hours meet.The time is the same on either side but the dates are one daydifferent.

Davit

A lifting projecting over the ship's side used in lowering and hoist-ing lifeboats, accomodation ladders, etc.

Dead ahead

Straight ahead.

Dead astern

Directly astern

Dead reckoning

The calculation of a ships position

using distance logged andcourse steered. Dead reckoning is used when observations arenot possible.

Dead weight

The total weight of cargo, stores, fuel, water ballast, fresh water,etc. carried by a vessel and is measured in tonnes. It is thedifference between the lightweight and the displacement.

Decca navigator

A radio aid for position fixing.

Deck

An important part of a ships structure. They usually consist of ahorizontal plated surface extending between the ships sides andcan be a different levels. Decks perform various functions in a ship e.g. watertight decks, cargo decks, strength decks,accommodation decks.

Deck officer

An officer whose duties are connected with the deck departmentand as officer of the watch.

Degree

1/360th of the circumference of a circle. Degree is also the unitfor measuring temperatures.

Depth

The distance between the sea surface and the sea bed. "Depth"is also the distance from the keel to the upper deck at amidship.

Depth sounder

(see Echo Sounder) is an instrument to measure the depth.

Destination

The port to which a vessel is bound.

DGPS

"Different Global Positioning System (DGPS) is a system thatincrease the accuracy of the GPS to within 1 - 10 metres,depending on the receiver performance and local conditions. Thisis done by adding a GPS receiver to a fixed position and trans-mitting corrections to the mobile receiver.

Dipping colours

The lowering of the national colours or flag as a form of salute,e.g. dipping the ensign.

Disembark

To leave a ship.

Displacement

The weight of the ship and everything on board. It is found by adding together the lightweight and deadweight of the ship.A ship has different values of displacement at different draughts.

Display

The screen used for the visual presentations of signals or information, e.g. radar screens.

Distance

The length between two places.

Distress

An emergency situation. A distress at sea is when a vessel is indanger and in need of assistance.

Distress call

The signal sent out from a vessel in distress advising of dangerand calling for assistance.

Diver

A person who swims underwater for specific purpose, e.g. salvage work, usually wearing special equipment to be able tostay underwater for a long time.

Dock

An artificially enclosed area of water used for loading and unload-ing and repair of ships.

Dockyard

An area with facilities for building and repairing ships.

Dog watch

Between 1600 and 2000 hours. The dogwatch is split into twowatches; first dogwatch 1600 to 1800 and second dogwatch1800 to 2000 hours.

Double sheet bend

A knot used to join two ropes of

different size together or makinga rope fast to an eye. It makes a more secure join than a singlesheet bend.

Double up

To duplicate all mooring ropes.

Drag

To pull an anchor along the sea bed.

Draught

The depth in the water at which the ship floats.

Dress ship overall

To hoist ensign at mastheads or top of the masts with a continuous line of flags from stem to stem.

Drop anchor

To let go of the anchor.

Drumhead

The top of the capstan.

Dry dock

A dock used for building or repairing ships. It has a watertightentrance which allows the water to be pumped

out and workdone on the hull of the ship.

Dual watch

To listen to two channels on VHF at the same time.

Dutiable goods

Items for which a duty tax will have to be paid to the customs orother authorities.

Duty free goods

Items on which no duty needs to be paid as they are exemptedfrom customs duty.





Earthing

"Earthing" is when you connect to the earth to avoid any risks.e.g. in an electrical circuit, during bunkering.

Ease

To reduce strain on a rope by slightly slackering it.

East

The (cardinal) point of the horizontal lying in the direction ofsunrise.

Ebb

The vertical falling of the water level due to the tide force.

Echo sounder

(see Depth sounder)

Embarkation

"Embarkation" is putting or going on board a ship.

Emergency

A distress situation.

Endurance

The distance a vessel is able to sail before running out of fuel.

Engine

The main machine that provides the power to drive the ship.Engines are alsos the other pieces of machinery on board thatprovide power, e.g. auxiliary engines.

Engineer

The "Chief Engineer" is responsible for all machinery on board. He is assisted by watchkeeping engineers who are in charge ofthe engine room and other machinery during their watches. Theycan also be given responsibility to certain parts of the machineryunder the Chief Engineer.

Engines control room

The centre from where the main engine, auxiliary engines and electrical motors are controlled. The main electrical switchboardis also found here.

Engines room

Contains the main engine and the auxiliary engines.

Ensign

An "ensign" is a national flag.

Equator

A great circle, midway around the globe at 0 degrees latitude.Latitude is either north or south from the equator.

Estimated time ofdeparture (ETD)

The time when the ship is estimated to depart from the port.

Estimated time of arrival (ETA)

The time when the ship is esitmated to arrive at its destination.

Exhaust

The waste gases that come from the engines.

Eye

The loop formed with an eye splice or a loop made with a knot,e.g. bowline knot.





Fahrenheit scale

Is used to measure temperature.

Fair lead

Is used to guide cables or ropes and to keep them in positionwhen a ship is moored or being towed.

Fairway

An area of navigable water in a channel, harbour or river.

Fasten

To make a secure, e.g. a rope.

Fathom

A measurement of length. One fathom=six feet=1.83 metres.

Fatigue

A deterioration in the strength of a metal due to repeatedvariations of stress, temperature, vibrations or other factors.

Fender

A piece of equipment used to protect ship's side from impactdamage, e.g. when mooring.

Ferry

A type of ship that carries passengers, cars, buses and otherroad vehicles on a regular service.

Figure of eight

A knot used as a stopper knot.

Fire

An extremely dangerous situation on board. All precautionspossible to avoid fire must be taken by everyone on board.

Fire alarm

A continuous sounding of the alarm bell.

Fire extinguisher

Is used to put out a fire. There are various types of fireextinguishers for different types of fires.

First aid kit

Boxes containing the necessary items for first aid and are found in various places around the ship.

First dog watch

The " first dog watch" is the watch between 1600 and 1800 hours.

First mate

The " First Mate " or Chief Officer is responsible for the cargo loading, stability and personnel on board. He is second in command to the Master.

First Watch

The "first watch " is the watch between 2000 and 2400 hours.

Fishing Boat

A " fishing boat" is a boat specially designed to catch fish.

Fix

The ships position obtained by the intersection or crossing of two or more position lines.

Fixed beacon

A beacon in a fixed position.

Fixed light

A continuous light.

Flag

A flag can be either a signal, colours or national flag.

Flare

An emergency signal light.

Flashing lamp lantern

A lantern with a special mechanism that enables morse signals to be sent.

Flashing light

A navigational aid showing a light for a period that is less than its period of darkness.

Floating dock

A floating structure that can be ballasted and thus lowered to enable a ship to enter it and dock. The floating dock is then deballasted so that the ship is lifted entirely out of the water

so that work can be carried out on the hull.

Flood tide

Flood tide is when the water level rises due to the tide.

Fluke

The part of an anchor found at the end of the anchor arm.

Foam extinguisher

A fire fighting extinguisher, particularly useful for oil fires.

Fog

Fog occurs when the visibility is reduced to less than 1000 metres. It is caused by small droplets of water suspended in air.

Fog bell

A bell rung by a vessel at anchor in fog, in accordance with international rules.

Fore and aft

The total length of a ship. It is also the

direction of a line drawn from stem to stern.

Fore breast line

The forward mooring rope, leading from the ship at approximately 90 degrees angle to the vessels fore and aft line.

Forecastle deck

The upper deck in the bow of the ship.

Forenoon watch

The watch from 0800 to 1200 hours.

Forepeak

The space between the collision bulkhead and the stem. It is usually used as a water ballast tank.

Forward

The fore part of a ship towards or at the bow.

Forward breast line

The forward mooring rope, leading from the ship at approximately 90 degrees angle to the vessels fore and aft line.

Forward spring

The forward mooring rope which leads aft from the ship to a bollard at the quay. It is also called the "backspring forward".

Frames

The vertical steel supports on the inside of the hull forming the "ribs" of the ship.

Freeboard

The height between the (freeboard) deck and the waterline

Freighter

A sea-going vessel carrying cargo.

Frequency

A measure of the number of cycles per second, e.g. radio waves, electrical current. The unit of frequency is the Hertz (Hz). one Hertz is a frequency of one cycle per second.

Fresh water

Water without any salt. It also known as sweet water.

Front

A meteorological term used for the boundry zones between warm and cold air masses.

Frost

An atmospheric state in which water freeze. It is caused when the temperature is consistently below freezing point, resulting in a frozen dew coating.

Fuel

The oil that is used by the engines.

Full ahead

The main engines are working at full speed ahead.

Full astern

The main engines are working at full speed astern.





Gale

A strong wind of force 8 on the Beaufort scale.

Gale warnings

Forecasts of on coming gales give via radio.

Galley

The kitchen on board where the cook prepares and makes all the food.

Gangway

A platform or bridge used for access to the ship from the shore or another vessel.

Garbage

All of the waste from the galley, etc. To protect the environment all garbage must be disposed of correctly.

Give way

To change course and/or speed in order to keep out of the way of another.

Glasses

Another term for binoculars; an optical instrument used for viewing distant objects.

Global Positioning System (GPS)

A navigation system based on satellites.

GMT - Greenwich Mean Time

The time at the prime meridian or 0 degrees longitude which passes through Greenwich, UK. Times zones are calculated from GMT + eastwards and westwards. There is a gap of 15 degrees longitude between each time zone.

Go aground

To "go aground" is when a ship stops floating and touches the sea bed or an underwater object.

Go ahead

To move forward through the water.

Go astern

To move stern first through the water.

Go clear of

To pass something at a safe distance.

Go on watch

To take over the watch.

Grab rail

A rail located around the sides of the accomodation for use in heavy weather.

Great circle sailing

"Great circle sailing" is when a ship sails between two positions by following a great circle track of the Earth. It is the shortest distance between two positions.

Grid

The "grid" on a navigational chart is the system of vertical and horizontal lines showing the longitude and latitudes.

Ground

"Ground" is the sea bed.

Grounding

"Grounding" is bringing a vessel's keel into contact with the seabed so that the

ship is no longer completely floating.

Group occulting light

A light where the total duration of light is more than the dark periods.

Guard rails

Either permanent rail or stanchions fitted with wire or chain located on the outboard edge of decks for safety purposes.

Gulf

A huge bay, e.g. Gulf of Mexico, Arabian gulf.

Gyro compass

A "gyro compass" consists of a specially mounted gyroscope and always points towards the true north.

Gyro repeater

An instrument which enables remote reading of thegyro-compass in various positions, e.g. bridge wings.





Hail

"Hail" is to shout for attention from a distance. "Hail" is also pellets of frozen rain (falling from cumulonimbus clouds).

Halyard

"Halyard" or halliard are ropes used for hoisting flags.

Hand

Any one member of the crew. All hands are the whole crew.

Hand flare

A hand held emergency light.

Hand rail

A rail fitted along the sides or above the step of a ladder. They are also fitted on bulkheads as necessary.

Handling ship

Covers the manoeuvring and controlling of a vessel by engines and helm movements.

Handsomely

To do something slowly and carefully, e.g. when lowering an object, easing a rope.

Harbour

A port or place of refuge in which a ship may lie in safety.

Harbour watch

Are those among the duty watch who remain on board a ship in harbour, to work as required.

Hard

When "hard" is applied to helm orders, it means to the maximum extent. "Hard to port". "Hard to starboard".

Hatch

An opening in the deck giving access to the hold or space below.

Hatch coaming

The raised sides around a hatch.

Haul

To "haul" is to pull or drag along.

Hawse pipe

The pipe through which the anchor cable goes down to the anchor. The anchor shank is usually stowed in the hawse pipe whilst at sea.

Head line

A mooring rope leading from the bow to a forward point on the quay.

Head sea

Is when the waves run directly against the heading of a ship.

Heading

A course or direction.

Heaving line

A small diameter line that is thrown ashore or to a tug so that connection can be made. A thicker cable is then usually attached and pulled over.

Heel

The transverse inclination due to the action of the wind and sea or movement of weights on board. When a heel is permanent, it is referred to as a "list".

Helideck

A special landing platform for helicopters.

Helm

The tiller by which the rudder is controlled. The term "helm" is also used for the machinery which controls the rudder.

Helm orders

Orders given to a helmsman.

Helmsman

The person steering the vessel.

High tide

The time of level of high water during a tide.

Homeward bound

A ship is said to be "homeward bound" when she is bound for a port in her home country.

Horizon

The line along which the sky and suface of the earth appear to meet.

Horn

An instrument used for giving sound signals.

Hull

The body of a ship, excluding fittings.

Hydrofoil

A fast craft supported by planes or wings fitted beneath the hull and which lift the hull out of the water to increase speed.

Hydrography

The science and practice of surveying oceans and seas and collecting information relating to navigation and producing nautical charts and sailing directions.





Iceberg

A large floating mass of ice that has broken off from a glacier orifice sheet and been carried out to sea.

Icebreaker

A specially designed ship used to break ice and make a navigable passage through the ice.

Inboard

"Inboard" is inside a ship.

Inflatable life raft

An emergency raft packed in a cylinder that will inflate when pushed overboard.

Inshore

"Inshore" are waters close to the coast or in areas with a greatmany islands. The opposite is offshore.

Inspection

A visual examination.

15B

Interface

The connection between two different systems. Interface can be hardware as well as software.

Interference

Disturbances on a radio frequency.

International code of signals

A book consisting of codes for all signal flags; two letter codes and three letter medical codes used when signalling.

International maritime buoyage system

The system regulates how buoys and markers are placed in lanes and around groundings.

International MaritimeOrganisation (IMO)

A UN organisation to support international shipping and safety at sea on an international governmental level.

International Regulations for Preventing collisions at sea

Rules concerning the conduct of vessels and must be followed by all who sail at sea.

Interrupted very quicklight

A light that flashes rapidly with short periods of light anddarkness.

Island

A piece of land surrounded by water. The size may differ from very small islands to huge islands like Greenland.

Isophase light

A light with flashes of light alternated with equal periods of darkness.





Jackstaff

A small flagstaff erected at the very front of the vessel.

Jammed

A line is jammed when it is stuck and cannot move. "Jammed" when applied to a radar or radio; can also mean a disturbed signal.

Jetty

A wharf or pier that projects into the sea or harbour.

Jolly Roger

The skull and crossbones black flag of pirate.





Kedging

To move a vessel by laying out a kedge anchor and then heaving the vessel towards the anchor.

Keel

The basic part of a ship's construction. It turns from the front to rear on the bottom of the vessel; forming the backbone of the ship.

Keel blocks

Strong adjustable blocks usually placed along a drydocks centre line; used to support a ship's keél and allowing access underneath.

Keelson

A fore and aft centre-line girder fitted above the keel.

Kink

A short bend in a rope that prevents free running.

Knot

"Knot" is unit for measuring speed at sea. One knot = One nautical mile per hour = 1852 metres per hour. A "knot" is also way of joining two ropes together or fastening a rope to an object.





Ladder

A set of steps leading from one deck to another deck.

lantern

A transparent casing in which light is carried.

lash down

To secure something in place.

Latitude

The angular distance on a meridian north or south of the Equator.

Launch

To "launch" a ship is to move her into the water so that she floats.

Lay

To lay out a course on a chart. "Lay" can also mean the direction of the strand in a rope.

Lead in buoy

A safe water buoy marking the approach to a harbour.

Leading light

Two or more lights that identify a leading line when they are intransit.

Leading line

A line passing through two or more clearly identified chartered objects on a chart or map along which a vessel can approach safely.

Leak stopper

A device for stopping a small leak.

Lee

"Lee side" is the side that is sheltered from the wind.

Left handed propeller

A propeller rotating leftwards or anticlockwise.

Length

The fore to aft dimension of a ship. "Length over all (LOA)" is the length of the vessel taken from the very front to the very back ofthe vessel. "Length between perpendiculars (LBP)" is the lengthth forward and aft perpendiculars of the stem bar and

stem post, measuring along the summer load line.

Let go!

Means to release the anchor and let it drop in the water.

Let go all lines

Means to let go all mooring lines.

Let go of the tow ropes

Means that either the tug or ships crew should let go of the tow ropes.

Licensed pilot

A pilot licensed by the relevant port or district pilotage authority.

Lie alongside

Means to lie alongside another vessel or a quay.

Lie at anchor

Means to lie with the anchor holding the ship in position.

Life-boat

Rescure boats kept on board for emergency purposes.

Life buoy

Specially designed float used for throwing overboard to keep a person afloat in the water until rescued.

Life-jacket

An individual buoyant or inflatable jacket used for keeping a person afloat in the water.

Life-raft

An emergency inflatable raft, packed in a cylinder that will inflate when pushed overboard.

Light house

A tower or other structure containing a beacon light to warn or guide ships. The characteristics of the light are shown on the nautical charts.

Light perch

A perch with a light.

Light ship

A ship on a fixed position with a beacon light.

Limit of fishing zone

The limit of an economic zone or it two countries zones meet inside this, a mutually decided limit.

Limit of sovereignity of territorial waters

The distance usually measured in mile from the coast that a country claims control over.

Line

A rope or a hawser. "Line" is also a name of the Equator.

Link

An individual piece of a cable or anchor chain.

List

A transverse inclination or leaning of a ship either to port or starboard.

Littoral

The sea area between the coast and the 100 fathom line.

Living accommodation

The area where the cabins are located.

Loading

To put cargo onto a vessel.

Local time

The time kept in a particular port or country.

Lock

An artificial enclosure of water where ships can be raised or lowered between adjacent sections by changing the water level using lock gates.

Lock in

To move into a lock.

Lock out

To move out of a lock.

Locker

A chest, cupboard or compartment in which gear may be stowed.

Log

An instrument that shows a ship's speed through water and distance run.

Log book

A book in which events connected with the ship are recorded. Tha main logbook is the official log but several others may also be kept, e.g. deck log, engine room log.

Long flashing light

A light with a flash of two seconds or longer.

Longitude

The angular distance up to 180 degrees, east or west from the prime meridian (Greenwich meridian) to the meridian passing a position.

Lookout

A person whose duty is to keep a continuous look out and to report everything sighted.

Low water

The lowest level reached by a particular tide.





Magnetic compass

A compass based on a magnetic needle which points at the magnetic North.

Maiden voyage

The first voyage made by a new ship after she has been delivered by builders and taken into service.

Main deck

The principal deck of a ship.

Maintenance

All of the work carried out to maintain a ship both mechanically and operationally.

Make for

To set course for a particular place.

Man overboard

The call given when somebody has been seen to fall overboard' into the sea. Immediate action is needed.

Manoeuvrability

The way a ship can be manoeuvred by using the rudder, propellers and bow thruster.

Manoeuvre

To change course, position or speed for a specific purpose.

Manropes

The protective side ropes used in an accommodation ladder."Manropes" are also the short guide rope used when embarking or disembarking into a boat from a ladder.

Marine engine

Any engine specially designed and constructed for use on ships.

Maritime

"Maritime" covers matters relating to the sea, navigation, shipping and shipping commerce.

Maritime education

A Swedish Company specialising in maritime interactive multi-media education and training programs.

Maritime law

The law relating to shipping, seamen, navigation and ports.

Maritime Search and Rescue Organizations

"Maritime Search and Rescue Organisations" are all of the different organisations that are co-ordinated in SAR operations.

Mark

A " mark" is a beacon or buoy; identifiying a navigational interest.

Mast

The "mast" is used to carry antennas; whistle; navigational lights;flags; etc. The mast holds the sails up on a sailing vessel.

Master

Master is the officer in command of a merchant ship.

Master Mariner

" Master Mariner " is an officer holding a certificate entitling him[or her] to command a merchant vessel.

16A

Mast head Light

The "mast head light" is a white screened light on the main mast or forward mast.

Mate

"Mate" is a deck officer on board a merchant ship. The first mate often called Chief Officer and is second in command to the Master of the ship.

Maximum Draught

"Maximum draught" is the deepest draught a ship can have in the water; in order to allow safe passage; e.g. in channel.

Mayday

"Mayday" is the international spoken radiotelephony signal for distress.

Mean Tide Level

Mean tide level is average tidal height above datum.

Medical Kit

Medical kit is a box containing items used for First Aid.

Mercator's Projection

"Mercator's projection" is a projection of the Earth's surface onto a chart in which all meridians are parallel and the latitude scale increases in the same ratio as the longitude scale in the area.Distances are measured by minutes of altitude.

Meridian

A "meridian" is a semi-circle of constant longitude passing between the poles.

Mermaid

A "mermaid" is a mythical half-human sea creature; with the head and trunk of woman and the tail of a fish.

Mess

The "mess" is the place where the crew eat their meals on board.

Midships-Amidships

"Midships" is when the rudder is in a fore and aft position and thewheel is at O degrees. "Midships" is also an order to keep the wheel at O degrees. Often the word Amidships is used.

Mile

The nautical "mile" is the standard unit of measurement for maritime navigation. It is equal to the lengh of one minute of the latitude at a given position. One nautical mile is 1852 metres.

Milky Way

The " Milky Way" is a faintly luminous band of light emitted by millions of stars encircling the heavens.

Missing

A vessel is said to be "missing" when no news has been heard of her and it is feared that she may have been lost.

Mist

Mist is a thin fog; that reduces visibility to 1000-2000 metres.

Mobile Crane

A "mobile crane" is a crane that is fully mobile from one place toanother.

Moor

To "moor" a ship is to secure it in position at a quay to a buoy or buoys;or

by two or more anchors.

Mooring Buoy

A "mooring buoy" is a buoy to which a vessel can be securely moored and ride in safely.

Morning Watch

The " morning watch" is the watch from 0400 to 0800 hours.

Morse Code

The "more code" is a method used for communication mostly by radio. Letters and numbers are represented by a combination of light and sound signals. You can learn the morse code with this program if you go to The International Code of Signals; in the Seamanship part of the program.

Motor Ship

A "motor ship" is a ship propelled by one or more internal combustion engines.

Multihull Vessel

A "multihull vessel" is a vessel which has more than one hull;e.g.catamaran.

Muster - Muster Station

"Muster" is to assemble at a specific place. A Muster Station is a place to go to in case of emergency.





Nautical Almanac

An annual book giving astronomical information which is used innavigation.

Nautical mile

The standard unit of measurement for marine navigation. It is equal to one minute of latitude at a given position. One nautical mile is 1.852 metres.

Nautical tables

A book containing tabulated data for use in navigation. This covers arithmetical, geometrical, astronomical and geographical information.

Naval Architect

A "naval architect" a civil engineer specialising in the design andconstruction of ships.

Naval Officer

A "naval officer" is a commissioned officer in the Navy.

Navigate

To "navigate" is to direct the course of a ship. It can also mean to sail from one place to another.

Navigation

Navigation is the art and science of navigating.

Navigation Lights

"Navigation lights" are the lights shown by vessels at sea inaccordance with international rules.

Navigator

A "navigator" is a preson skilled in the art and practice ofnavigation. It can also be a person who is in charge of navigation on board a ship.

No Admittance

No admittance means that it is forbidden to enter.

Nosie

"Noise" is a loud sound. The noise could be so loud that youcannot hear and can risk damaging your ears.

Noon

"Noon" is when the Sun is on the meridian of a particular place."Noon" is also known as midday.

North

"North" is the direction of the North Pole. It is also a cardinalpoint of the compass.

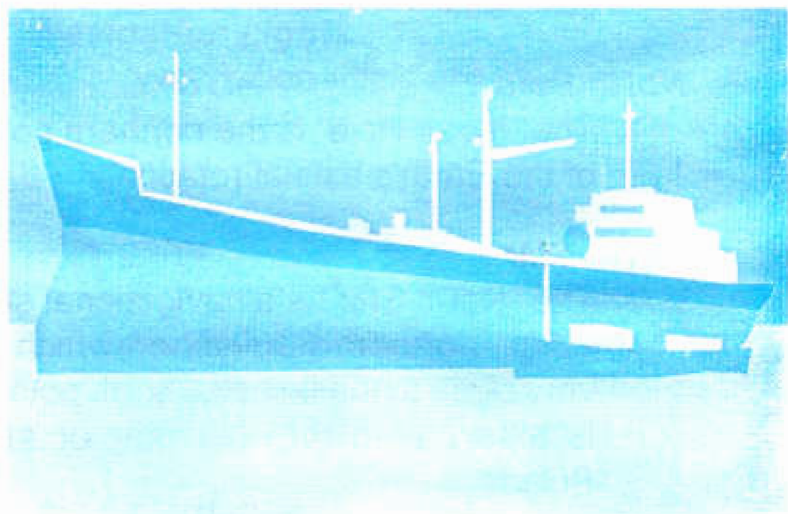
North Pole

The "North Pole" is the northern point of the Earth's axis of rotation.

North Star

The "North Star" is a navigational star in the northern hemispherewhich is very close to the celestial north pole. It is also called thePole Star or star Polaris.







Oar

An "oar" is a piece of equipment used in rowing. It consists of a blade; a long shaft and a loom that forms a hand grip.

Oarlock

An "oarlock" or rowlock is the lock that holds the oar.

Occasional Light

An "occasional light" is a temporary light.

Occulting Light

"Occulting light is a light where the total duration of light is longer than the dark period.

Oceans

The "oceans are the great seas surrounding the Continents.

Officer Of The Watch

The " officer of the watch" is the officer

in charge of the watch who is responsible for manoeuvring; navigation and safety of the ship.

Official Log

The "official log" is a long book contianing entries covering all important matters occurring during a voyage.

Offshore

Offshore means situated at sea some distance from the coast.

Offshore Rig

An "offshore rig" or platform is a huge structure used for work on the sea bed in a fixed position.

Oil skins

Oil skins are waterproof clothing use in rain and heavy weather.

Oil Tanker

An "oil tanker" is a ship specially constructed and fitted for carrying oil in huge tanks.

On Board

On board means on or inside the ship.

On Course

On course means that a ship is sailing a correct course.

On The Port Bow

"On the Port bow" means on the left; or port side; in a direction between straight or dead ahead and 45 degrees from the rear or stem. "Sailing boat on the port bow."

On The Port Quarter

"On the Port Quarter" means on the port side; in a direction around 45 degrees forward from the stem. "Red pillar buoy on the port quarter."

On The Starboard Bow

"On the starboard bow" means on the starboard or right side; in a direction between straight or dead ahead and 45 degrees from the rear or stem.

On the starboard quarter

Means on the right or starboard side; in a direction around 45 degrees

forward from the stem.

On Watch

"On watch" is all personnel that have taken over the watch.

One Way Traffic Lanes

"One way traffic lanes" are used to separate ships sailing in opposite directions in areas with heavy traffic.

Open Sea

"Open sea" is when the observer has an uninterrupted sea horizon.

Outboard

"Outboard" is something that is outside a vessel.

Outboard Motor

An "outboard motor" is a portable motor which can be attached to the stern of a boat.

Outer Buoy

An "outer buoy" is a safe water buoy used to mark the approach to a harbour.

Overall Length

"Over length" is the total length of a ship taken over all extremities.

Overboard

"Overboard" is when something falls over the side of the ship.

Overcast

"Overcast" is the state of the sky when most of it is covered with clouds.

Overhaul

"Overhaul" is to examine the condition of an item with a view to repairing or refitting it.

Overtake

To catch up with and pass another ship (due to higher speed).





Pan

"PAN" is prefix used on radiotelephony indicating an urgent message concerning the safety of a vessel.

Panama leads

Circular fair leads at both ends of a ship. They are used when the ship is being towed by the shore locomotives in the Panama canal.

Parachute flare

An emergency flare that hangs from a parachute and falls down slowly.

Parallel of latitude

A small line that passes through all positions having the same latitude and is parallel to the equator.

Passage

A narrow channel or to sail from one place to the another.

Passenger ship

A ship that is mostly used for cruises with passengers.

Pay out

To stack a rope or cable

Perch

A vertical pole with a top mark used as a navigational aid.

Periscope

A prismatic telescope used in submarines to observe the surface while the submarine is submerged.

Permanent magnetism

The magnetism that is retained or exists in whatever position them magnetised body occupies in a magnetic field

Personal floating device

A life jacket.

Pier

A structure leading out into the water to protect a harbour or to from a landing for loading and discharging.

Pile

A strong post driven into the sea to serve as a mooring.

Pillar buoy

One of the buoys used as a mark in the international maritime buoyage system, shaped as a piller.

Pilot

A qualified person authorised by the relevant port or district pilotage authority to guide or pilot vessels within a pilotage area e.g. harbour, river.

Pilot Cutter - Pilot Boat

"Pilot cutters" and "pilot boats" are small vessels that take pilots to and from the ships they are assisting.

Pilotage

"Pilotage" are the duties carried out by a pilot.

Pipe

A "pipe" is a tube in which liquid or exhaust gases travel.

Piracy

"Piracy" is the robbery of ships at sea.

Pitch Propellers

"Pitch propellers" are propellers where

the pitch or angle of the propellers blades can be altered to increase or decrease speed.

Pitching

"Pitching" is the up and down movement of a ship's bow in heavy weather.

Plimsoll Mark

The "Plimsoll mark" is a special marking on the side of a vessel showing the maximum depth to which the ship may load in different conditions.

Plot

A "plot" is a diagram on which your own and other ships movements and positions are marked or plotted.

Pole Star - Polaris

The "Pole star" or Polaris is a navigational star in the northern hemisphere which is very close to the celestial north pole. It is also called the North Star.

Pool

A "pool" is a small body of still water."Pool" is also a structure filled with water for swimming.

Poop

The "poop" is the aftermost deck over the stern part of the ship.

Port [Harbour]

A "port" is a harbour or haven of refuge in which ships may lie in safety. Look also at following "port".

Port [Harbour]

"Port" is the left-hand side of a ship when looking ahead. Look also at previous "port".

Port Bow

The "port bow" is the left-hand side of the ships bow when you are looking ahead.

Port Hole

A "port hole" is a small "window" on a ship; normally circular.

Port Light

The "port light" is the ship's navigation light on the port or left-hand side. It is red in colour.

Port Side

The "port side" is the left-hand side of a ship when you are looking ahead.

Port Watch

A ship's crew can be split into two watches, starboard and "port watch"

Position

A ship's "position" is the ships actual location at that particular moment.

Post Meridian (PM)

"Post Meridian (PM)" is Latin for afternoon.

Power

"Power" can be the electrical power generated on board or the power of an engine.

Power failure

"Power failure" is when the electrical power breaks down.

Projections

"Projections" are attempts to portray some part of the curved surface of the earth onto a flat surface of a map or chart.

Propeller

The equipment by which a vessel is propelled through the water.

Propeller shaft

The shaft on which the propeller is fixed. The shaft transmits the power from the engine to the propeller. It is also called the tailshaft.

Propulsion machinery

Consists of the main engine and associated auxiliary equipment that drives a vessel through the water.

Protractor

An instrument used for setting and reading a course line on a chart.

Put out fender

To prepare for berthing by hanging the fender over the side of aship



Quadrant

A quarter of a circle.

Quarter

The aft part of a ship ahead of the stern.

Quarter wave

The wave that rises astern of or behind a ship.

Quay

An artificial structure protruding into the sea for berthing ships and cargo loading or discharging.





Racon

A radar beacon which transmits a signal when it receives a radar signal from a ship. The racon signal is shown as a radar echo on the ship's display and its bearing and distance can be seen.

Radar

An electronic system that sends out radio pulses which are reflected back by any object that is within range. Bearing and distance to the object can be read on a radar display.

Radar Antenna

A "radar antenna" is the antenna that sends out and receives the radar wave pulses.

Radar Beacon

A "radar beacon" is a radar transmitter which sends out signals at radar frequencies. These signals can be received and identified by a ship's radar set.

Radio

"Radio" is a general name for methods of signalling or communicating through space by electromagnetic waves.

Radio DirectionFinder

"Radio Direction Finder" is an instrument for detecting a radio signal and for indicating the relative bearing on which it is received.

Radio Mast

A "radio mast" is a high mast on which radio antennas have been fixed.

Radio Telephony

"Radio telephony" is communicating verbally by radio.

Raft

A "raft" is a flat floating structure made for life-saving purposes.

Rail

"Rail" is the top post of the bulwarks.

Range

"Range" is the limit at which a light from a light house can be seen.

Rating

A "rating" is a seaman other than an officer.

Reef

A "reef" is a ridge of rock; or coral at or near the surface of the sea.

Reef Knot

A "reef knot" is used to tie two ropes of equal size or thickness together.

Refit

"Refit" is replace worn or damaged equipment with new gear. "Refit" can also be used when a ship being upgraded.

Refloat

"Refloat" is to set afloat again.

Remote Control

"Remote control" is to control something from a remote position;e.g. direct engines control from the bridge.

Rescue

To save someone in an emergency situation.

Rescue craft

A boat specially designed for rescue operations.

Restricted visibility

When the visibility is poor.

Reverse

To move backward.

Revolution per minute RPM

The number of turns per minute; e.g. by an engine.

Revolving light

A light house with a rotating light.

Ride at anchor

To lie at anchor.

Riding light

Anchor lights are the all around white lights exhibited by a vessel at anchor in accordance with international regulations.

Rig

A "rig" is an offshore platform standing on the sea bed or float-ing in a fixed

position; used for drilling or extracting oil and gas. A "rig" can also be the particular shape; number or set-up of sails and masts on a ship.

Right of way

The legal right of a vessel to maintain her course and speed whilst in the vicinity of another vessel.

Rise

To appear above the horizon; e.g. sun, moon or stars.

Risk of collision

"Risk of collision" is said to exist when two vessels are sailing into a situation which will result in a collision unless they take avoiding action in accordance with international rules.

River

A wide steam of water flowing in a channel into the sea.

RO RO Ship

A "ro-ro ship" (roll on - roll off) is designed to allow vehicles and other wheeled cargo to drive or be pulled on and off the ship.

Roadstead

A sheltered stretch of water with good holding ground for the anchor in which many ships may anchor safely.

Roll - Rolling

The rhythmic movement of a ship from side to side when in a seaway.

Rolling period

The time in seconds for a vessel to roll to both sides from upright.

Ropes

"Ropes" are long flexible lengths of hemp, cotton, nylon, wire or similar material.

Round turn and two half hitches

A knot or hitch used for several purposes, e.g. for tying a fender to a gunwale.

Rudder

A fitting used for steering and maneuvering the ship in a desired direction.

Rudder blade

The main flat portion of the rudder.

Rudder stock

The shaft attached to the top of the rudder blade which is carried through the rudder shaft housing and connected to the steering gear.

Rules of the road at sea

The international regulations for preventing collisions at sea.

Run aground

To "run aground" is when a ship hits the sea bed, ground or an underwater object and cannot free herself.

Running lights

The navigational lights displayed by a vessel whilst under way, in accordance with international regulations.

Rust

The corrosion that forms on unprotected steel due to oxidation.





Safety equipment

Covers all types of equipment on board for the safety of the crew and passengers.

Sailing

"Sailing" is to depart from a port or harbour and start a voyage."Sailing" can also be proceeding under sail.

Sailing boat

A boat designed for sailing.

Sailing instructions

The master orders for a particular voyage.

Sailing ships

Are ships which use sails as their main means of propulsion.

Sailor

A seaman serving in the deck section of a ship.

Salvage

"Salvage" is to save a vessel its cargo

or other property from loss at sea.

Satellite navigation

"Satellite navigation" involves the use of special satellite for obtaining the ship's position and navigation. The system is called Global Positioning System (GPS).

Satellite

"Satellites" are transmitters orbiting the earth which assist maritime navigation and communication.

Scale

The ratio between distance on a chart and the actual distance between any positions.

Scanner

The rotating aerial of a radar set. The radar scanner is said to"scan" the horizon.

Screw

Another word for propeller.

Scuppers

"Scuppers" are drain holes in

waterways or bulwarks to allow water on deck to drain overboard.

Sea

The expense of water which the ship sails on. "Sea" can also mean the movement and direction of the waves and swell. A "sea" may be a large inland lake; e.g. Caspian sea.

Sea anchor

A temporary or permanent construction used for emergency situations; e.g. when the vessel must be kept head to sea; i.e.facing the direction of the wind and sea; after machinery failure and anchoring is not possible. The sea anchor is shaped to give maximum resistance to the movement through the water.

Sea bed

The bottom of the sea or ocean.

Sea keeping qualities

The way in which a ship moves or behaves whilst at sea.

Sea legs

An expression for a sailor's ability to walk fairly steadily when a ship is labouring in a seaway and/or not to experiences sea sickness.

Sea mile

The standard unit of measurement for marine navigation. It isequal to one minute of latitude at a given position. One sea mile is 1852 metres. The sea mile is also called the nautical mile.

Seafarer

A "seafarer" is a person who earns his living by service at sea.

Seaman

A "seaman" is a person who "goes to sea" as a profession.

Seamanlike

To keep a ship in a manner or fashion worthy of a seaman.

Seamanship

The art of handling ships in all weather conditions. "Seamanship"is also the practical aspect of working a ship.

Seamark

A structure in shoal water that is elevated above sea level for navigational use.

Seaway

An expanse of water. It is also the ships progress across the sea.

Seaworthiness

A ship's ability to withstand the action of sea, wind and weather and to be manned and equipped according to regulations and requirements.

Seaworthy

A ship is "seaworthy" when in all respects it is fit to set sail.

Second dog watch

The watch from 1800 to 2000 hours.

Sector

The arc between two lines of bearing.

Secure

To "secure" is to make (cargo) fast so that displacement or movement cannot occur.

Separation lane

One way traffic lanes found in areas with a lot of traffic.

Sextant

A reflecting instrument used for measuring altitudes and other angles, e.g. the height of stars over the horizon.

Shackle

A metal loop or kink closed by a bolt. "Shackle" is also the name for a 15 fathom (27.5 metres) length of anchor chain.

Shaft

The connection which transmits the power from the main engine to the propeller.

Shallow water

An area where the depth of water is little, e.g. shoal area.

Shank

The main body of an anchor; between the anchor ring and the arms.

Sheet band

A knot used to join two ropes of different size together or makinga rope fast to an eye.

Ship

A "ship" is a seagoing vessel.

Ship handling

The skilful manoeuvring of a ship using engine and rudder.

Ship to shore communication

Radio contact between a ship and a radio station ashore.

Ship's bell

A "ship's bell" is a fitting that regulations say all seagoing ships must have. The bell should be rung rapidly for about 5 seconds at least every minute when the vessel is anchored in fog. In the old days, ship's time was indicated by half-hourly striking of the bell.

Ship building

The construction of ships.

Shipmate

A fellow member of a ship's crew.

Shipping company

A company that owns and operates ships.

Shipshape

"Shipshape" is to have everything in good order; neatly and compactly arranged.

Shipyard

A "shipyard" is a facility for building; repairing or refitting ships.

Shoal

An area of shallow water.

Shore

The land that adjoins the sea. Legally, it is the land between the high and low water marks.

Sidelights

The red and green navigational lights that are exhibited by a vessel under way in accordance with international regulations.

Sighting

"Sighting" is to observe an object with the eye.

Signal

A "signal" is a prearranged sign that has a specific meaning.

Signal flags

Individually designed flags for every letter of the alphabet.

Signal Halyard

Ropes used to hoist the signal flags.

Signal letters

The four letters allocated to a vessel indicating her name and port of registry.

Signalling lamp

A lamp used for sending flashing morse signals over long distances.

Single flashing light

A light with a flash that is not longer than 0.7 seconds in duration.

Single occulting light

A light whose total duration of light is more than the dark periods.

Sink

To become submerged. To go down to the bottom of the sea. To "sink" may also mean to go below the horizon, e.g. the sun is sinking.

Siren

A device that gives a powerful, loud penetrating sound.

Slack

To "slack" a line is to ease it slowly.

Slip rope

A mooring line arranged so that it can be easily released from the ship. This is done by passing the rope outboard through a ring at the quay or buoy and bringing it inboard again.

Slipway

A "slipway" is a slope used for launching; building and repairing ships.

Solas

"SOLAS" is the International Convention for the Safety Of Life at Sea.

Sound

A "sound" is a narrow passage of water connecting two seas or a sea with a lake. "Sound" may be sound waves that can be detected by the human ear. "Sound" can also mean to measure the depth of water or quality of the sea bed.

South

"South" is a cardinal point of the compass; opposite to north.

Spare Parts

"Spare parts" are extra duplicate parts kept on board; or parts that have to be sent for; in case something breaks down.

Speed

The "speed" of a ship is how fast she moves through the water ina given condition. A ship's speed is measured in knots. One knot is equal to one nautical mile per hour.

Speed Made Good Over Ground

"Speed made good over ground" is the actual speed that the ship is making; taking into account current; wind and sea.

Speed made good through the water

"Speed made good through the water" is the speed that the ship is making and which can be read on the log. This speed does not take the current into account.

Spring

A "spring" is a mooring rope.

Sparing a leak

To "spring a leak" is to start leaking.

Stability

"Stability" is the righting force of a ship by which it maintains a stable equilibrium. It is the force which returns the ship to its original position.

Stachion

A "stanchion" is a vertical post carrying ridge rope; guard rails or manropes. "Stanchions" are also vertical structural

members between decks.

Stand By

"Stand by" is to remain in the vicinity of a vessel to render necessary assistance. "Stand by" is also a term used when the crew go to mooring stations.

Starboard

The right-hand side of a ship when facing forward. "Starboard" mayalso be a direction to the right-hand side.

Steady as she goes

Means to steer a steady course; indicated on the compass at the time of the order.

Steer

To "steer" is to keep the ship heading on a required course by using the helm and rudder. A vessel is said to steer when she answers the helm.

Steering compass

The compass placed near to the wheel so that it can easily be seen by the helmsman.

Steering wheel

The wheel placed on the bridge which controls the rudder.

Stem

The forward vertical steel member, rising upwards from the front or fore end of the keel.

Stern

The rear or after part of a vessel.

Stern light

A white light placed at the very rear or stern of a vessel.

Stock

The cross-piece just below the ring of a stock anchor.

Storm

A violent disturbance of the atmosphere with strong winds of force 10 on the Beuafort scale.

Submarine

A vessel that operates underwater.

Super structure

"Super structures" are erections above freeboard deck that extend to the ship side or almost to the ship side, e.g. deckhouses, poop,etc.

Supplies

"Supplies" are food, etc. that are needed for a voyage.

Survey

To "survey" is to visually examine and inspect.

Swing

To "swing" is to move sidways in an arc, at a constant distance from a point ahead, e.g. swinging to an anchor.

Switchboard

A panel for controlling the electricity supply.





Take a break

To "take a break" is to measure the bearing from the ship to the selected object.

Tanker

A ship that carries oil in huge tanks.

Telegraph

The main engines can be controlled via "telegraph" from the bridge to the engine control room or by throttles on the bridge with direct control of the engines.

Territorial waters

Waters that a country claims control of; usually within a stated distance from the shore.

Throttle

A piece of equipment used for direct engine control.

Tide

A periodic rise and fall of the sea due

to the attraction of the moon and sun.

Time zone

A region throughout which the same standard time is used. There are 24 time zones in the world; seperated by meridians at 15 degrees intervals east and west from the Greenwich Meridian; one hour apart.

Tonnage

An expression of a ship's measurements. These can be: Gross; Net; Displacement or Deadweight.

Tonne/ Ton

"Tonne"or "ton" is a unit of weight. There are three different types of tonne 1000 kg; Long ton 1016 kg; or Short ton 907 kg.

Torch

A "torch" is a portable battery-powered electric lamp.

Tow

To "tow" is to pull another ship through

the water by means of a rope; hawser or cable.

Tow Line

A "tow line" ; usually a rope or wire [also known as a hawser]; by which a vessel is towed.

Towage

"Towage" is the act of pulling another ship through the water by means of a rope, hawser or cable.

Towing Lights

"Towing lights" are the extra white mast head lights and yellow stern towing light that shall be shown when towing; in accordance with international regulations.

Track

A "track" is the a route along which vessels normally travel. A "track" may also be a line in a plot showing the vessels movements up to a specified time.

Traffic Separation Scheme

" Traffic separation schemes" are

areas where ships sail in one direction in one traffic lane and in the opposite direction in the other traffic lane. The traffic lanes are separated by a traffic separation line or separation zone. These schemes are normally used in areas with heavy traffic and help to reduce the risks of collision.

Trawler

A "trawler" is a fishing vessel used for trawling or dragging a net along the sea bed.

Trip

A "trip" is a voyage.

Trouble Shooting

"Trouble shooting" is looking for what is wrong and then correcting the fault.

Tug

A "tug" is a vessel designed for towing.

Turning abilty

A ship's "turning ability" is how well a ship can turn. This depends on the number of propellers; bow thruster; rudder; etc.

Twin Propellers

A ship which has "twin prpellers" when it has two propellers. Propellers are also known as "screws"





Under construction

A vessel is "under construction" during the building period.

Underwater Body

"Underwater body" is that volume of a vessel's hull that is immersed at a given draught or depth of water.

Underway

A ship is "underway" when it is NOT made fast to the shore; aground or at anchor.

Undo

To "undo" is to open up or untie;e.g. a rope from the bollards.

Unfasten

To "unfasten" a line is to let it go or to untie it.

Universal Time Coordinated - UTC

"Universal Time Coordinate [UTC]" is the time in the zone centred on the zero meridian. This meridian passes

through Greenwich;UK. UTC was earlier called GMT [Greenwich Mean Time]

Up Anchor

"Up anchor" is to start to lift or "weigh" the anchor out of the water. "Up anchor!"

Up And Down

Anchor chain is said to be "up and down" when it hangs vertically down from the hawser pipe.

Up To Date Chart

"Up-to-date-chart" is a chart that has the latest changes included.





Valve

A "valve" is a mechanism that controls the rate of flow through an opening or pipe.

Variable Pitch Propellers

"Variable pitch propellers" are propellers where the pitch of the propeller blades can be altered to different angles; giving more or less speed.

Varition

The magnetic "varition" is the horizontal angle between the magnetic meridian and true north. This varies considerably from place to place.

Velocity

"Velocity" is the speed of a ship through the water in given condition. A ship's speed is measured in knots; which means how many miles a ship sails in an hour

Ventilator

A "ventilator" is an appliance that allows the air in a compartment to be changed.

Vertical Clearance

"Vertical clearance" is the maximum free height above a ship for clearance; e.g. under a bridge.

Vessel

A "vessel" is any ship; boat or other type of water craft used asa means of transportation on water.

VHF

"VHF" is a very high radio frequency band used for short distance communication.

Visibility

"Visibility" is the distance at which an object can be seen.

Voyage

A "voyage" is to sail from one place to another.





Wake

The track left on the waters surface behind or astern of a ship.

Warnings

Different types of warnings"; like meteorological and navigational warnings are sent out by radio to ships at sea to inform them of possible danger.

Waste

"Waste" is garbage and other things that are no longer of use.

Watch

"Watch" is the period of time; usually four hours; into which the nautical day is divided for duty purposes.

Water

To "water" is to pump fresh water on board a ship.

Water line

The line along which the surface of the

water touches the ship's side; at a specific draught.

Watertight

"Watertight" is when water cannot enter into a compartment.

Wave

A "wave" is ridge of water.

Waypoint

A point where a ship alters her heading to a new course.

Weather

The state of the atmosphere and includes wind, temperature, air pressure, clouds, rain, snow, visibility, etc.

Weather forecasts

An analysis of the state of the weather with an assessment of likely developments over a certain time. They are sent out to seafarers by radio and fax.

Weather map

A diagram showing the present and

A request given to the lookout for precise direction of an object he has sighted and reported.

Whistle

An instrument used to produce a loud sound and must be fitted on each ship.

White horses

Fast running white-crested waves.

Wind

"Wind" is the air that is in motion. "Wind" can be a current of air.

Windlass

A "windlass" is machine with a horizontal axle used for working cables.

Windscreen Wipers

"Windscreen wipers" keep the windscreens clears of rain or heavy spray.

Windscreens

"Windscreens" are the front windows on the bridge.

Windward

"Windward" means towards or near to the wind. "Windward" is the weather side or the side from which the wind is blowing.

Wire

A "wire" is a rope made of steel; either flexible steel wire or steel rigging wire.

Wreck

A "wreck" is a vessel which has been so severely damaged that it is no longer seaworthy.





Yard

A "yard" is a special kind of stout pole; also known as a spar; that is used to hold the square sails on a sailing ship. "Yards" are now mainly used for holding signal halyards.

Yaw

To "yaw" is to swing from side to side of an intended course.



Z

Zenith

"Zenith" is a point in the sky that is directly above the observer.

Zigzag Course

A "zigzag course" is when a vessel wants to save time on a set course or route by steering short alternative courses on either side of it. During the war it was used to avoid attacks from submarines.

Zodiac

A "zodiac" is an inflatable rubber dinghy. The "zodiac" is also the twelve constellation signs, e.g. Gemini, Leo.

Zone time

The time kept in special zones at sea. The zones are based on15 degrees wide longitude bands starting each side of the Greenwich meridian at 7.5 degrees East and 7.5 degrees West.



'Pocket Spoken English for Seafarers' **uses a witty and easy approach to help you learn with greater clarity and confidence. Instead of boring you with countless rules and confusing grammatical terms, we show you the logic behind most of the sentences.**

'Pocket Spoken English for Seafarers' **bridges the two languages in a manner of comfort. The pratical usages are being accomplished in this book which makes your speech in fluency.**

Moreover, we add also the Vocabulary for Seaman as a supplement.

Bon Voyage!



creator:nyinyi